Krachten bundelen voor toekomstvast doelgroepenvervoer en OV

Onderzoek in opdracht van Ministerie VWS

Eindrapportage

MuConsult i.s.m. Significant en Alares

Datum 28 Juni 2013
Kenmerk ZZ0155.007

MuConsult B.V.
Postbus 2054
3800 CB Amersfoort
Telefoon 033 – 465 50 54
Fax 033 – 461 40 21
E-mail info@muconsult.nl
Internet www.muconsult.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding

1.1 Aanleiding onderzoek

In juni 2012 heeft de Tweede Kamer twee moties aangenomen over de samenhang tussen doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer. In de motie Venrooy – Van Ark - Dijkstra wordt de regering verzocht om met een integrale visie op doelgroepenvervoer in combinatie met de algemene voorliggende OV-voorzieningen te komen[1]. De indieners van de motie overwegen daarbij dat er een palet aan vervoersregelingen is ontstaan waardoor de focus op het aanbod is komen te liggen, terwijl juist de vervoersbehoefte van mensen en de compensatie van hun beperking centraal dient te staan.

In de motie Wolbert - Klijnsma wordt de regering verzocht om heldere criteria op te stellen voor een eerlijke toewijzing van Valyskilometers[2]. Nu bestaat het beeld dat het Valysvervoer niet uitsluitend wordt gebruikt door mensen voor wie deze regeling is bedoeld.

De (systeemverantwoordelijke) ministeries van VWS, I&M en OCW zijn van mening dat deze moties in elkaars verlengde liggen en dat het voor de uitvoering van beide moties wenselijk is om onderzoek te doen naar de samenhang tussen doelgroepenvervoer en OV. In dit rapport worden de uitkomsten van het onderzoek gepresenteerd.

1.2 Doel van het onderzoek

De ministeries van VWS en I&M hebben MuConsult gevraagd om relevante bouwstenen aan te dragen voor het uitvoeren van de door de Kamer aangenomen moties. MuConsult heeft daarbij samenwerking gezocht met Significant en Alares.

Het onderzoek heeft de volgende doelstellingen:

- Globaal inzicht te krijgen in de kenmerken en omvang van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer;
- Inzicht te krijgen in de mogelijke samenhang tussen doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer;
- Inzicht te krijgen in mogelijkheden en onmogelijkheden om vervoersvormen beter op elkaar af te stemmen en geld effectiever en doelmatiger te besteden.
- Te inventariseren wat de mogelijke sturingsinstrumenten zijn om reizigers van doelgroepenvervoer, waar mogelijk, gebruik te laten maken van toegankelijk OV.
- Bovenstaande inzichten en sturingsinstrumenten toe te passen om te komen tot opties voor een heldere en uniforme toegang tot Valysvervoer.
- Een categorisering van actieve pashouders van Valys aan te brengen.

Onder openbaar vervoer verstaan wij in dit rapport vervoer per trein, bus, tram en metro alsmede vraagafhankelijke vormen van openbaar vervoer die vaak met taxibusjes worden uitgevoerd.

---

[1] Tweede Kamer, vergaderjaar 2011 – 2012, 25847, nr. 109.
[2] Tweede Kamer, vergaderjaar 2011-2012, 25847, nr. 108.

1.3 Aanpak op hoofdlijnen

Tegen de achtergrond dat er reeds vele onderzoeken naar (bundelingsmogelijkheden van het) doelgroepenvervoer zijn uitgevoerd, is gekozen voor een gecombineerde aanpak, waarbij gebruik is gemaakt van bestaande onderzoeken en beschikbare cijfers en de aldus verkregen inzichten zijn getoetst bij betrokken beleidsmakers in het veld en in nauwe afstemming met een breed samengestelde klankbordgroep (zie bijlage III voor een overzicht van organisaties en personen die tijdens het onderzoek zijn betrokken). Belangrijk voordeel van deze aanpak is dat niet alleen optimaal gebruik is gemaakt van de beschikbare informatie maar ook gepoogd is zo breed mogelijk draagvlak te creëren voor de uitkomsten. De gekozen aanpak legt echter wel beperkingen op aan het onderzoek. Omdat het bij doelgroepenvervoer gaat om verschillende regelingen met verschillende verantwoordelijken, is de beschikbare informatie heel divers voor wat betreft aard, compleetheid en diepgang. Hierdoor is het niet altijd mogelijk gebleken om een volledig beeld te krijgen van de omvang van het doelgroepenvervoer nu en in de toekomst.

Ten behoeve van het onderzoek naar de toegang tot Valys hebben wij een bestand geanalyseerd met verschillende gegevens over Valyspashouders, waaronder achtergrondkenmerken en reisgedrag. De privacywetgeving legt de houder van het bestand (de Valysvervoerder) beperkingen op ten aanzien van de maximale periode waarover gegevens bewaard mogen worden en het type gegevens dat geregistreerd mag worden. Binnen deze beperkingen hebben wij de achtergrondkenmerken en het reisgedrag van pashouders in kaart kunnen brengen.

1.4 Leeswijzer

Het rapport is verder als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de actuele stand van zaken met betrekking tot de verschillende regelingen waaruit het doelgroepenvervoer is vormgegeven. In hoofdstuk 3 zullen we de toekomstige verwachtingen schetsen met betrekking tot het gebruik van de verschillende regelingen. Om reizigers te stimuleren om de overstap te maken van het doelgroepenvervoer naar het reguliere openbaar vervoer kunnen verschillende instrumenten worden ingezet. In hoofdstuk 4 geven we inzicht in die mogelijkheden. Wij werken vervolgens op drie terreinen de meest kansrijke uit, namelijk: a) toegankelijkheid OV in hoofdstuk 5, b) vervoersysteemniveau in hoofdstuk 6 en c) toegang tot Valys in hoofdstuk 7. In het afsluitende hoofdstuk presenteren wij de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.

2. Huidige vervoermogelijkheden

2.1 Inleiding

Onder het brede begrip doelgroepenvervoer vallen verschillende regelingen die een vervoercomponent hebben. Het gaat om de volgende vormen: Wmo-vervoer, bovenregionaal vervoer (Valys), zittend ziekenvervoer, AWBZ-vervoer, WIA-vervoer, WSW-vervoer en leerlingenvervoer. In dit hoofdstuk beschrijven wij de relevante kenmerken van de huidige regelingen voor de verschillende gebruikers. Per regeling behandelen wij het doel van de regeling, de kenmerken van de gebruikers, de omvang en kenmerken van het gebruik en de omvang van de financiële middelen die ermee gemoeid zijn.

Tevens zullen wij op grond van hun kenmerken inschatten in hoeverre de huidige gebruikers van het doelgroepenvervoer in staat zijn met toegankelijk openbaar vervoer te reizen, nu of in de toekomst. Dit is mede bepalend voor de mogelijkheden om mensen met een beperking vaker met het OV te laten reizen. Daarnaast wordt ingegaan op de algemene kenmerken van het vervoer, zoals het tijdstip van de dag waarop het vervoer doorgaans plaatsvindt, herkomst en bestemmingen en voorspelbaarheid van de vraag naar vervoer. Deze kenmerken van het vervoer zullen een belangrijke rol spelen bij het in kaart brengen van de mogelijkheden om de verschillende vervoervormen beter op elkaar af te stemmen.

2.2 Wmo-vervoer

Doel

De Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo) is ingevoerd om de zelfredzaamheid en maatschappelijke participatie van mensen (met een functiebeperking) te bevorderen. Doel is mensen in staat te stellen zelfstandig deel te nemen aan het sociale en maatschappelijke leven. Wanneer mensen niet meer in staat zijn om zelfstandig te reizen kunnen zij voor lokaal en regionaal vervoer aanspraak maken op Wmo-vervoer. De uitvoering van de Wmo is gedecentraliseerd. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de Wmo en zijn daarmee verplicht deze mensen vervoervoorzieningen aan te bieden. De meeste gemeenten kiezen daarbij voor toelating tot een collectief vervoersysteem tegen een voordelig tarief[3].

Aantal en kenmerken van de gebruikers

In de Wmo is geregeld dat personen met een beperking, een chronisch psychisch probleem of psychosociale problemen die problemen ondervinden bij de zelfredzaamheid of de maatschappelijke participatie, gecompenseerd dienen te worden. De indicatie vindt plaats op basis van fysieke (on)mogelijkheden van de aanvrager en wordt individueel getoetst. De procedure en de criteria zijn geregeld in de gemeentelijke verordening. De normstelling voor indicatie en de verstrekkingen zijn de bevoegdheid van de afzonderlijke gemeenten, waardoor er onderlinge verschillen bestaan. Zo'n 600.000 mensen in de Wmo hebben recht om gebruik te maken van een collectieve

---

3 Uit de Benchmark WMO 2012, resultaten over het jaar 2011 van SGBO blijkt dat ruim 90% van de benchmarkgemeenten beschikt over een collectief vervoersysteem. Betreft een benchmark onder 124 gemeenten. Deze streekproef hoeft niet exact representatief te zijn voor alle gemeenten, maar het aantal gemeenten is dusdanig groot dat de gepresenteerde cijfers een goede schatting vormen voor het landelijke totaal.

vervoersvoorziening (zie tabel 2.1). Hoeveel daarvan daadwerkelijk de vervoersvoorziening gebruiken is niet bekend.

Reisgedrag

Vrijwel alle gemeenten hebben een collectief vervoersysteem voor Wmo-ers. In een beperkt aantal gemeenten kunnen mensen kiezen voor een persoonlijk budget als alternatief voor de collectieve vervoersvoorziening[4]. Ruim drie op de tien aanvragers bij het Wmo-loket (32%) doet een verzoek voor een vervoersvoorziening[5]. Tehuisbewoners en mensen met een verstandelijke beperking vragen vaak een vervoersvoorziening aan. Dat mensen met een verstandelijke beperking vooral een beroep doen op de Wmo voor een vervoersvoorziening, bleek ook uit het onderzoek onder aanvragers van Wmo-voorzieningen[6].

Het Wmo-vervoer wordt vooral gebruikt voor sociaal-recreatieve doeleinden. Gebruikers moeten een rit van tevoren aanvragen, het vervoer is daarmee vraagafhankelijk. Het vervoer is doorgaans van deur tot deur. Waar mogelijk worden ritten gecombineerd. Deze kenmerken maken het vervoer moeilijk voorspelbaar en daarmee planbaar. In combinatie met de kenmerken van de gebruikers, is het combineren van meerdere reizigers in één voertuig in de praktijk lastig. De combinatiegraad (aantal reizigers per voertuig) is met 1,2 laag[7].

Gebruikers van Wmo-vervoer zijn in principe niet in staat om gebruik te maken van het openbaar vervoer, omdat dit één van de toetsingscriteria is tijdens de indicatiestelling. In de praktijk blijken gebruikers van Wmo-vervoer echter wel degelijk ook gebruik te maken van het openbaar vervoer[8]. Het gebruik van het OV kan (verder) toenemen wanneer het openbaar vervoer in de toekomst toegankelijker wordt. Uit eerder onderzoek is naar voren gekomen dat 40% tot 50% van de ritten met Wmo-vervoer op termijn met toegankelijk openbaar vervoer kan worden afgelegd[9]. Deze inschatting houdt rekening met het gegeven dat het OV steeds toegankelijker wordt. Verder is de inschatting gebaseerd op de resultaten van een aantal pilots waarin met verschillende maatregelen getracht is Wmo-ers de overstap naar het openbaar vervoer te laten maken. Het aantal pilots waarop de inschatting is gebaseerd is vrij beperkt, zodat de conclusies met enige voorzichtigheid moeten worden beschouwd. Aan de andere kant was de mate van toegankelijkheid van het OV ten tijde van de pilots (veel) minder groot dan nu en in de toekomst het geval is. Bovendien zijn in elk van de pilots maar een of twee maatregelen uitgeprobeerd om Wmo-ers te stimuleren meer van het openbaar vervoer gebruik te laten maken, terwijl wij in hoofdstuk 4 zullen zien dat er op dit gebied veel meer mogelijkheden zijn. Met een samenhangende inzet van verschillende maatregelen zijn

---

4 Benchmark WMO 2012.

5 Klerk, M. de, A. Marangos, M. Dijkgraaf en A. de Boer (2009). De ondersteuning van Wmo-aanvragers; een onderzoek onder aanvragers en hun mantelzorgers. Derde tussenrapportage. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

6 Idem.

7 http://www.kpvv.nl/KpVV/KpVV-Overige-Content/KpVV-Overige-Content-Media/Bijlagen-publicaties/Begeleiding-sociale-begeleider-dd-10-septpdf.pdf

8 Uit de evaluatie van de in 2009 gehouden proef met gratis OV voor Wmo-ers bleek bijvoorbeeld dat 35% van de Wmo-ers voorafgaand aan de proef al gebruik maakte van het reguliere openbaar vervoer. Zie: Provincie Gelderland (2009) Vrij reizen voor Wmo-ers Eindrapportage proefproject.

9 MuConsult (2007). Omvang doelgroepenvervoer: mogelijkheden voor bundeling van vervoer en kansen voor OV.

waarschijnlijk meer mensen te bewegen vaker van het openbaar vervoer gebruik te maken.

Wijze en omvang subsidiëring
Uit tabel 2.1 valt op te maken dat er in 2011 zo'n € 200 miljoen is uitgegeven aan collectief Wmo-vervoer.

Tabel 2.1 Ontwikkeling uitgaven een aantal gebruikers van collectieve vervoervoorzieningen Wmo

	2007	2008	2009	2010	2011
Totale uitgaven collectieve vervoervoorzieningen (€ mln.)	163,6	182,1	169,8	195,6	194,9
Aantal Wmo-ers met collectieve vervoervoorziening (duizend)	456,4	620,1	570,4	654,7	591,3

Bron: bewerking MuConsult op basis van Benchmark Wmo 2012, resultaten over het jaar 2011 van SGBO.

2.3 Valys

Doel
Het sociaalrecreatief bovenregionaal vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking (BRV), beter bekend onder de merknaam Valys, is oorspronkelijk bedoeld om de ontbrekende schakel tussen huis en toegankelijk openbaar vervoer op te vullen. Het ministerie van VWS ziet Valys als een ketenvoorziening waarbij het Valysvervoer een aanvulling is op het reguliere openbaar vervoer (meestal de trein)[10]. Alleen wanneer het openbaar vervoer geen alternatief is dient Valys als deur-tot-deur-vervoer. Valys is bedoeld voor het maken van sociaalrecreatieve verplaatsingen over langere afstand die niet met Wmo-vervoer gemaakt kunnen worden.

Aantal en kenmerken van de gebruikers
Mensen met een Wmo-vervoervoorziening, een gehandicaptenparkeerkaart en/of een OV-begeleiderskaart kunnen gebruik maken van Valys, na daarvoor een aanvraag te hebben ingediend. Pashouders krijgen een budget van 450 kilometer per jaar. Pashouders die om medische redenen niet per trein kunnen reizen krijgen een jaarlijks budget van 2.250 kilometer. Hiervoor is een aparte medische keuring noodzakelijk, waarvoor de normen zijn opgesteld door het ministerie van VWS.

Voor dit onderzoek hebben wij van het ministerie van VWS de beschikking gekregen over een bestand met daarin gegevens over pashouders en hun gebruik van Valys. De belangrijkste uitkomsten van de analyses van dit bestand zijn hieronder weergegeven. Meer analyses zijn te lezen in bijlage II van dit rapport.

Het aantal pashouders is sinds de start sterk gestegen: van 41.000 eind 2004 naar 428.000 in 2013. 59% van de pashouders gebruikt de pas nooit. In 2012 waren er zo'n 171.000 actieve gebruikers. Ongeveer 2,5% van de pashouders heeft een hoog kilometerbudget.

[10] Ministerie VWS (2012) Brief aan Tweede Kamer d.d. 27 maart 2012 betreffende beleidsmatige uitgangspunten bij aanbesteding bovenregionaal gehandicaptenvervoer (BRV)

Het aantal ritten per actieve pashouder is sinds 2005 nauwelijks veranderd: van 5,8 ritten in 2005 naar 5,5 in 2012. Ten slotte is de gemiddelde reisafstand per rit gelijk gebleven tussen 2005 en 2012: 59,0 kilometer in beide jaren. Als gevolg van met name de stijging in het aantal pashouders is het totale gebruik van Valys tussen 2005 en 2012 verdrievoudigd van 19,1 miljoen kilometer naar 55,7 miljoen kilometer[11].

Reisgedrag
In 2012 zijn er zo'n 944.000 ritten afgelegd. Het aantal ritten ligt in 2012 ongeveer 20% lager dan dat in 2011. Het aantal kilometers afgelegd door bezitters van een laag budget is in 2012 eveneens met 27% gedaald. Dit zal hoogstwaarschijnlijk met de verlaging van het laagbudget in 2012 (van 750 naar 450 kilometer) te maken hebben. Opmerkelijk is dat mensen met een hoog PKB in 2012 ook minder kilometers hebben verbruikt, zij het veel minder (-2%).

Het uitgangspunt van Valys is dat pashouders met een laag kilometerbudget gebruik kunnen maken van het OV. Hoewel Valys oorspronkelijk vooral bedoeld is om mensen te vervoeren van en naar een OV-halte, blijkt het directe deur-tot-deur-vervoer veruit dominant: 97% van de ritten betreft een deur-tot-deur-rit.

Voor het Valys-vervoer gelden grotendeels dezelfde kenmerken als voor Wmo-vervoer: vraagafhankelijk, sociaalrecreatief motief en voor de vervoerder moeilijk voorspelbare en planbare ritten. Dit maakt bundeling van reizigers in het voertuig lastig, terwijl het gelet op het type reiziger wel mogelijk is.

Wijze en omvang subsidiëring
De financiële bijdrage vanuit het Rijk aan Valys was in 2005 ongeveer 25 miljoen en bedraagt in 2013 € 60,3 miljoen. Dit laatste bedrag staat de komende jaren vast. Een pashouder betaalt € 0,18 per gereden kilometer binnen zijn persoonlijk kilometerbudget[12]. Kilometers buiten het budget kosten € 1,22 per kilometer (marktconform). Gebruikers mogen gratis een begeleider meenemen.

2.4 AWBZ-vervoer

Doel
AWBZ-vervoer betreft het vervoer van mensen met een functiebeperking van en naar een AWBZ-instelling, onder meer ten behoeve van (begeleide) dagbesteding. Het vervoer maakt deel uit van de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ). Het ministerie van VWS is beleidsverantwoordelijk; de organisatie van dagbesteding en vervoer is gedecentraliseerd naar de zorginstellingen. De instellingen zijn verantwoordelijk voor het organiseren van vervoer. Een deel van de mensen die gebruik (kunnen) maken van AWBZ-vervoer komt ook in aanmerking voor een Wmo-indicatie (en daarmee ook voor Wmo-vervoer).

---

[11] In dit totaal zit mogelijkerwijs ook kilometers van betalende meereizenden en kilometers tegen commercieel tarief (voor kilometers boven het persoonlijk kilometerbudget PKB).

[12] Vanaf 1 april 2013 0,20 cent per kilometer.

Omvang en kenmerken van de gebruikers
Vanuit de AWBZ wordt zorg verleend aan mensen die de volgende gezondheidsproblemen hebben:

- somatische aandoening of beperking;
- psychogeriatrische aandoening of beperking (functiestoornissen in de hersenen, meestal gerelateerd aan ouderdom, zoals bij dementie);
- psychiatrische aandoening of beperking;
- verstandelijke handicap (een beperkt intellectueel of cognitief vermogen);
- lichamelijke handicap (onherstelbare lichamelijke beperkingen);
- zintuiglijke handicap (visueel, auditief, communicatief, ernstig spraak/taal probleem)[13].

Om gebruik te maken van AWBZ-zorg is een indicatie vereist van het Centrum Indicatiestelling Zorg (CIZ). Volgens het CIZ waren er medio 2012 ruim 780.000 cliënten met een geldige AWBZ-indicatie[14]. Om in aanmerking te komen voor vervoer, bijvoorbeeld naar de dagbesteding, moeten mensen over een aparte indicatie beschikken. De zorginstellingen organiseren de dagbesteding en het vervoer zelf. Vervoer wordt in eigen beheer uitgevoerd of wordt ingekocht al dan niet via een Europese aanbesteding.

In 2011 heeft het KpVV een factsheet gemaakt over de decentralisatie van het AWBZ vervoer[15]. Hieruit blijkt dat er op 1 juli 2011 79.673 mensen over een AWBZ indicatie voor vervoer beschikken. Onbekend is of deze mensen ook daadwerkelijk gebruik hebben gemaakt van vervoer, maar waarschijnlijk is dat wel.

Reisgedrag
In opdracht van de Nederlandse Zorgautoriteit heeft PwC de vervoerkosten in de AWBZ onderzocht voor verschillende soorten instellingen, namelijk: verpleging en verzorging van ouderen (V&V), geestelijke gezondheidszorg (GGZ) en gehandicaptenzorg (GHZ)[16]. Het gaat hierbij om kosten van zowel vervoer in eigen beheer als gecontracteerd vervoer. Het merendeel van de instellingen heeft het vervoer uitbesteed. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de verschillen tussen de sectoren groot zijn:

- In de V&V zijn veel instellingen, maar vindt er relatief weinig vervoer van cliënten plaats. De meeste cliënten die intramuraal verblijven nemen de dagbesteding af op dezelfde locatie als waar ze wonen. Wanneer toch sprake is van vervoer zijn de afstanden die cliënten afleggen relatief kort.
- In de GGZ hoeft nauwelijks vervoer te worden georganiseerd. De cliënten zijn over het algemeen zelfredzaam als het om vervoer gaat. Wanneer toch sprake is van vervoer zijn de reisafstanden relatief lang. Er komen relatief veel soloritten voor, wat veroorzaakt kan worden door het geringe volume aan cliënten met een vervoersindicatie waardoor combinatieritten lastig zijn. De kosten per vervoerde cliënt liggen gemiddeld rond de € 1.600 per jaar.
- In de GHZ vindt het meeste vervoer plaats zowel in aantallen cliënten als in vervoersbewegingen. De reisafstanden en reistijden zijn in deze sector langer dan in

[13] Inspectie der Rijksfinanciën, Bureau Beleidsonderzoek (2010) 12. Langdurige zorg.
[14] CIZ (2012) CIZ Basisrapportage AWBZ. Nederland 1 juli 2012, 1 januari 2012, 1 juli 2011
[15] KPVV (2011), Factsheet decentralisatie AWBZ-vervoer.
[16] PwC (2012) Rapportage onderzoek vervoerskosten. In opdracht van de Nederlandse Zorgautoriteit.

de andere sectoren. De kosten per vervoerde extramurale cliënt liggen gemiddeld tegen de € 3.000 per jaar. Intramuraal bedragen deze kosten € 3.200 per cliënt.

Uit het onderzoek blijkt dat in totaal jaarlijks 9,3 mln. vervoersbewegingen worden gemaakt. Een vervoerbeweging bestaat uit een heen- en terugrit. Het grootste deel hiervan bestaat uit vervoersbewegingen binnen de GHZ (7,3 mln.), gevolgd door de ouderenzorg (2 mln.). In de GGZ komt bijna geen vervoer voor (40.000 vervoersbewegingen).

Het AWBZ-vervoer bestaat uit vervoer van en naar de dagbesteding en de behandeling. Het vervoer voltrekt zich in voorspelbare patronen: tijdstippen waarop het vervoer plaatsvindt liggen grotendeels vast en zijn van tevoren bekend. Ook de herkomst- en bestemmingslocaties zijn in hoge mate voorspelbaar. Dit maakt het AWBZ-vervoer in theorie in grote mate van tevoren planbaar. In de praktijk is dit veel minder het geval omdat door de kwetsbare groep cliënten er veel wijzigingen in het vervoer voorkomen. Instellingen hebben daarop reeds geanticipeerd door ritten korter van tevoren in te plannen zodat wijzigingen kunnen worden opgevangen.

Eén van de voorwaarden om voor AWBZ-vervoer in aanmerking te komen is dat men niet in staat is zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen. Een groot deel van de gebruikers van AWBZ-vervoer moet onder begeleiding reizen. De mogelijkheden om deze doelgroep vaker gebruik te laten maken van het openbaar vervoer zijn dus beperkt, ook in de toekomst.

Wijze en omvang subsidiëring

De totale uitgaven aan de AWBZ zijn in de afgelopen jaren gestegen van 22 miljard in 2005 tot 25 miljard in 2011. In 2010 bedroegen de totale jaarlijkse kosten van AWBZ-vervoer zo'n € 300 mln. (bron: NZA).

2.5 Zittend ziekenvervoer

Doel

Het zittend ziekenvervoer is gericht op mensen die ten behoeve van een medische (be)handeling vervoerd moeten worden en niet in staat zijn om andere vervoermiddelen te gebruiken. Het zittend ziekenvervoer is vastgelegd in de zorgverzekeringswet De zorgverzekeraars zijn verantwoordelijk voor het zittend ziekenvervoer.

Omvang en kenmerken van de gebruikers

De Regeling Zittend Ziekenvervoer schrijft voor welke doelgroepen aanspraak kunnen maken op zittende ziekenvervoer:

- mensen die een nierdialyse moeten ondergaan;
- mensen die een radiotherapie of chemotherapie ondergaan;
- mensen die slechtziend of blind zijn en niet met het reguliere openbaar vervoer kunnen reizen;
- mensen die rolstoelafhankelijk zijn.

Voor mensen die niet tot deze categorieën behoren bestaat een zogeheten hardheidsclausule die de mogelijkheid geeft in individuele gevallen af te wijken van de

regels.

Door het ontbreken van een gezamenlijk registratiesysteem zijn geen exacte gegevens omtrent het aantal gebruikers en hun reisgedrag beschikbaar. Het aantal gebruikers van deze regeling werd in 2005 geschat op 100.000[17]. Wij schatten het aantal gebruikers in 2009 (het meest recente jaar waarover kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn) in op zo'n 115.000[18].

Reisgedrag

Er zijn geen exacte cijfers over het reisgedrag van mensen die gebruik maken van zittend ziekenvervoer. Wij schatten het aantal ritten in 2009 (het meest recente jaar waarover kwantitatieve gegevens beschikbaar zijn) in op zo'n 4,5 miljoen[19]. Het vervoer is vooral lokaal, regionaal en bovenregionaal van aard, maar kan soms ook landelijk zijn afhankelijk van de behandeling.

Het zittend ziekenvervoer kenmerkt zich voor een klein deel door regelmatig en daardoor planbaar vervoer (nierpatiënten die periodiek nierdialyse moeten ondergaan), maar grotendeels door minder goed planbaar vervoer. Door de kenmerken van de gebruikers is het combineren van reizigers in een voertuig waarschijnlijk lastig.

Een klein deel van de mensen die in 2005 een beroep deden op de Regeling Zittend Ziekenvervoer, namelijk 5%, reisde met het openbaarvervoer[20]. Er zijn geen cijfers beschikbaar over het huidige OV-gebruik. Voor mensen die een nierdialyse of radiotherapie of chemotherapie moeten ondergaan is het openbaar vervoer gelet op de aard van de behandeling geen reëel alternatief, ook niet wanneer het OV in de toekomst toegankelijker wordt. Mensen met een visuele beperking of die rolstoelafhankelijk zijn, zouden (op termijn) wel gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Wijze en omvang subsidiëring

De uitvoering en financiering is een taak van de zorgverzekeraars. Gezamenlijk besteedden zij in 2005 € 84 miljoen aan het zittend ziekenvervoer[21]. Uit de publicatie Kerncijfers Taxi 2009 valt af te leiden dat de omzet in het zittend ziekenvervoer in 2009 zo'n € 109 miljoen was.

---

17 Brief Staatssecretaris Ross aan Tweede Kamer no. 29538 de dato 2-12-2005.

18 Gebruik is gemaakt van gegevens over omzet zittend ziekenvervoer en gemiddelde omzet per rit uit de publicatie Kerncijfers taxivervoer 2009 van het Sociaal Fonds Taxi. Door deze gegevens te combineren met de schatting van het gemiddeld aantal ritten per gebruiker uit 2006 en te veronderstellen dat dit niet is gewijzigd, is het aantal gebruikers in te schatten.

19 Gebruik is gemaakt van gegevens over omzet zittend ziekenvervoer en gemiddelde omzet per rit uit de publicatie Kerncijfers taxivervoer 2009 van het Sociaal Fonds Taxi. Dit leidt tot een schatting van het aantal ritten.

20 MuConsult (2007) Omvang doelgroepenvervoer: mogelijkheden voor bundeling van vervoer en kansen voor OV.

21 MuConsult (2007) Omvang doelgroepenvervoer: mogelijkheden voor bundeling van vervoer en kansen voor OV.

2.6 WSW-vervoer

Doel
Mensen met een lichamelijke, psychische of verstandelijke handicap kunnen vaak moeilijk een baan vinden. De Rijksoverheid geeft gemeenten geld om deze mensen aan het werk te helpen, bijvoorbeeld via sociale werkplaatsen. Dit gebeurt via de Wet sociale werkvoorziening (WSW).

Aantal en kenmerken van de gebruikers
Onder de sociale werkvoorziening vallen mensen met een lichamelijke, psychische of verstandelijke beperking, die door hun handicap geen gewone baan kunt hebben. Ongeveer 85% van de arbeidsgehandicapten werkt bij een sociale werkvoorziening. Verder is zo'n 10% via de sociale werkvoorziening gedetacheerd bij een particuliere werkgever. De overige 5% werkt direct bij een particuliere werkgever.

In 2011 waren ongeveer 102.000 mensen via de WSW aan het werk en bestond er daarnaast een wachtlijst van zo'n 21.000 mensen[22]. Gegevens van het CBS tonen aan dat de omvang van de WSW in het afgelopen decennium nauwelijks aan verandering onderhevig is, evenals de lengte van de wachtlijst.

Het merendeel van de mensen die via de WSW aan het werk zijn, komt met eigen vervoer of met het openbaar vervoer. Geschat wordt dat dit aandeel zo'n 80% is[23]. De rest, ongeveer 20.000 personen, is afhankelijk van georganiseerd WSW-taxivervoer. Een deel daarvan lijkt ook gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer, zo is de ervaring bij Licom, met 4.500 werknemers de grootste sociale werkvoorziening in Nederland. Na het invoeren van een vervoersindicatiestelling voor haar medewerkers daalde het aandeel medewerkers dat met taxibussen werd vervoerd tot onder de 10%. In plaats van het vervoer met taxibusjes vond vervoer met het reguliere openbaar vervoer plaats[24].

Het WSW-vervoer is naar de aard in hoge mate voorspelbaar en planbaar: vaste tijdstippen samenhangend met de werktijden van de mensen en vaste ophaal- en afleveradressen. Een vervoerder kan optimaal bundelen en kan zijn personeel en materieel zo efficiënt mogelijk inzetten.

2.7 WIA-vervoer

Doel
Het vervoer in het kader van de Wet inkomen en arbeid naar arbeidsvermogen (WIA) valt onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van SZW. Op grond van deze wet kunnen voorzieningen worden verstrekt waarmee belemmeringen worden weggenomen die werknemers en leerlingen met een handicap ondervinden bij het verrichten van arbeid of het volgen van onderwijs. Indicatiestelling vindt plaats door het UWV dat ook zorg draagt voor de verstrekking.

---

22 Research voor Beleid (2012) Jaarrapport WSW Statistiek 2011
23 Telefonisch interview met de heer Helder, voorzitter bij Platform Cliëntenraden WSW Noord-Nederland.
24 http://www.kpvv.nl/KpVV/KpVVHome/Kennisbank/Onderwerpen-Praktijkvoorbeelden/WSW-medewerkers-in-het-openbaar-vervoer.html

Aantal en kenmerken van de gebruikers
Werknemers die na twee jaar ziekte meer dan 35% arbeidsongeschikt zijn, kunnen een arbeidsongeschiktheidsuitkering op grond van de WIA krijgen. Op basis van de mate van arbeidsongeschiktheid zijn er drie groepen te onderscheiden. De IVA (Regeling Inkomensvoorziening Volledig Arbeidsongeschikten) is voor mensen die volledig (d.w.z. voor meer dan 80%) *en* duurzaam arbeidsongeschikt zijn en niet meer in staat zijn om te werken. De WGA (Regeling Werkhervatting gedeeltelijk arbeidsgeschikten) is voor mensen die gedeeltelijk arbeidsgeschikt zijn en bestaat uit twee groepen: de groep WGA gedeeltelijk, dat zijn mensen die tussen de 35% en 80% arbeidsongeschikt zijn en de groep WGA volledig, die meer dan 80% maar niet duurzaam arbeidsongeschikt (en dus op termijn weer aan het werk kunnen gaan).

In 2012 vallen 110.000 mensen in de WGA en 39.500 mensen in de IVA[25]. Van de 110.000 mensen in de WGA vallen er 78.700 onder de WGA volledig en 31.300 onder de WGA gedeeltelijk[26]. De groep IVA werkt niet, van de groep WGA volledig werkt 13,3% en van de groep WGA gedeeltelijk werkt 50,3% in 2011. Verder gaat een deel van de WGA'ers naar school.

Ongeveer 60.000 mensen in de WIA maken gebruik van collectief vervoer. Dit vervoer is bedoeld voor mensen die niet op gebruikelijke wijze naar hun werk of opleiding kunnen reizen. Er zijn geen gegevens bekend over het reisgedrag van deze groep. In algemene zin kunnen wij zeggen dat net als het WSW-vervoer het WIA-vervoer vaste patronen volgt die goed planbaar zijn.

Op dit moment kunnen mensen die gebruik maken van WIA-vervoer niet met het openbaar vervoer reizen, omdat dit één van de toetsingscriteria is om in aanmerking te komen voor WIA-vervoer. Het UWV bepaalt per geval welke vorm van vervoer het beste past. Het kan dus zijn dat met het steeds toegankelijker worden van het OV-systeem, het openbaar vervoer in de toekomst vaker als reële vervoermogelijkheid wordt gezien.

Wijze en omvang subsidiëring
De WIA wordt gefinancierd uit premies ten behoeve van de WIA en de WAO die als onderdeel van de loonheffing geheven worden bij de werkgever door het UWV. In 2013 wordt zo'n € 270 miljoen besteed aan WIA-uitkeringen[27]. De budgetten voor WIA-vervoer zijn afkomstig uit re-integratiemiddelen. Het UWV heeft in 2012 in totaal € 122 mln. uitgegeven aan re-integratievoorzieningen. Daarvan heeft € 21 mln. betrekking op vervoersvoorzieningen. Deze vervoersvoorzieningen worden verstrekt in het kader van de wetten WAO, WAZ, Wajong en WGA. Aan uitkeringsgerechtigden IVA worden geen re-integratievoorzieningen verstrekt[28].

---

[25] CBS Statline.
[26] UWV Monitor Arbeidsparticipatie 2012.
[27] Rijksbegroting 2013.
[28] Bron: UWV.

2.8 Leerlingenvervoer

Doel

Gemeenten hebben de wettelijke plicht aan leerlingen van scholen voor primair- en (voortgezet) speciaal onderwijs vervoer aan te bieden en te bekostigen wanneer dit onderwijs niet in de (onmiddellijke) omgeving van de leerling wordt aangeboden. Beoogd is met deze regeling de toegankelijkheid van onderwijs op grond van religie, levensbeschouwing of functiebeperking te waarborgen. De algemene kaders voor het vervoer worden vastgesteld door het ministerie van OC&W; de uitvoering en financiering berust bij gemeenten.

Kenmerken en omvang van de gebruikers

In het kader van speciaal onderwijs zijn er drie groepen leerlingen te onderscheiden; leerlingen in het speciaal basisonderwijs (sbao), overig speciaal onderwijs (so) en voortgezet speciaal onderwijs (vso). In het schooljaar 2011/2012 was het aantal leerlingen dat deze vormen van onderwijs volgde als volgt. Sbao: 41.800, so 34.300 en vso 35.400[29]. In totaal gaan dus 111.500 leerlingen naar speciaal onderwijs. Vervoer naar speciaal onderwijs wordt in principe alleen bekostigd naar de dichtstbijzijnde, voor de leerling toegankelijke school, tenzij ouders overwegende bezwaren hebben tegen de richting van de school[30].

Daarnaast is er de groep leerlingen die gebruikt maakt van leerlingenvervoer op basis van een religieuze grondslag. In dat geval wordt het vervoer bekostigd naar de dichtstbijzijnde toegankelijke school van de richting die door de ouders wordt gewenst, met een kilometersgrens van minimaal 6 kilometer. De omvang van deze groep wordt geschat op ongeveer 5% van het totaal van leerlingen dat leerlingenvervoer behoeft.

Het uitgangspunt is dat (ouders van) leerlingen een vergoeding krijgen op basis van de kosten van het openbaar vervoer, zo nodig met begeleiding. Wanneer leerlingen niet met het openbaar vervoer kunnen reizen, dan kunnen zij aanspraak maken op leerlingenvervoer met aangepaste taxi(busjes). In totaal maken 81.000 leerlingen gebruik van leerlingenvervoer. Voor wat betreft reisgedrag is bekend dat de gemiddelde reisafstand van de leerlingen naar de school 7,6 kilometer bedraagt[31]. Uitgaande van gemiddeld 200 schooldagen per jaar[32] gaat het in totaal dan om zo'n 246 mln. kilometer op jaarbasis.
Het ministerie van OCW start een monitor leerlingenvervoer op om de omvang in kaart te brengen en in de toekomst te blijven volgen.

Het leerlingenvervoer vindt plaats op vaste tijdstippen die aansluiten op de begin- en eindtijden van de scholen. Herkomst- en bestemmingslocaties zijn ook min of meer vast. Dit maakt het leerlingenvervoer goed van tevoren planbaar voor de vervoerder. Het vervoeren van meerdere leerlingen in een voertuig is goed mogelijk, maar hangt af van het soort leerling. Anders dan bij de meeste andere vormen van doelgroepenvervoer is

---

[29] Ministerie van OCW (2012), Referentieraming 2012.

[30] VNG (2008), Speciaal onderwijs en Voortgezet speciaal onderwijs: Regels voor de toelating en het bekostigen van het vervoer.

[31] http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/02/08/kamerbrief-overzicht-feiten-en-cijfers-leerlingenvervoer.html.

[32] VNG. Handboek leerlingenvervoer.

de bezettingsgraad in het leerlingenvervoer dan ook hoog.

Sommige leerlingen reizen nu al met het openbaar vervoer. Die krijgen dan van de gemeente een vergoeding voor de kosten van het OV. Deze leerlingen maken nu dus geen gebruik van doelgroepenvervoer. In de toekomst zouden meer leerlingen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Een deel van de leerlingen die nu onder begeleiding gebruik maakt van taxivervoer zou dit op dezelfde manier in het openbaar vervoer kunnen doen. Dit kan menselijke begeleiding zijn, maar er ontstaan ook steeds meer (technologische) mogelijkheden om leerlingen op andere manieren te begeleiden, bijvoorbeeld door middel van apps of een online helpdesk. Daarnaast kan de groep leerlingen met een fysieke beperking in de toekomst gebruik maken van toegankelijk OV.

Wijze en omvang subsidiëring
De gemeente waar de leerling woont draagt zorg voor de organisatie en bekostiging van het leerlingenvervoer. De financiële middelen zijn onderdeel van de algemene uitkering gemeentefonds. De totale kosten van het leerlingenvervoer bedragen € 240 miljoen[33].

2.9 Conclusies

In dit hoofdstuk zijn de huidige omvang en kenmerken van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer in kaart gebracht. Wij hebben de kenmerken van het vervoer beschreven. Hieruit is naar voren gekomen dat een aantal vormen van doelgroepenvervoer goed van tevoren voorspelbaar en daarmee planbaar zijn, omdat reistijden en opstap- en afzetlocaties in hoge mate bekend en stabiel zijn. Andere vormen kenmerken zich juist door hun vraagafhankelijkheid en kriskras vervoerbewegingen. Op basis hiervan komen wij tot de volgende indeling van vormen van doelgroepenvervoer:

Goed planbaar / voorspelbaar

- WSW
- WIA
- Leerlingenvervoer

Niet goed planbaar / voorspelbaar

- Wmo
- Valys
- AWBZ
- Zittend ziekenvervoer

Voor de eerste groep geldt dat vervoerders grotendeels in staat zijn om het vervoer doelmatig te organiseren, door ritten gelijktijdig of volgtijdelijk te combineren. Voor wat betreft bundeling zijn hier waarschijnlijk beperkte mogelijkheden om het vervoer nog efficiënter uit te voeren.

Voor de tweede groep lijken er vooral bundelingsmogelijkheden met het openbaar

[33] http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2013/02/08/kamerbrief-overzicht-feiten-en-cijfers-leerlingenvervoer.html.

vervoer te zijn. In dit hoofdstuk is een onderzoek aangehaald waarin naar voren is gekomen dat 40% tot 50% van de ritten met Wmo-vervoer op termijn met toegankelijk openbaar vervoer kan worden afgelegd. Deze inschatting houdt rekening met het gegeven dat het OV in de toekomst steeds toegankelijker wordt. Verder is de inschatting gebaseerd op de resultaten van een aantal pilots waarin met verschillende maatregelen getracht is Wmo-ers de overstap naar het openbaar vervoer te laten maken. Het aantal pilots waarop de inschatting is gebaseerd is vrij beperkt, zodat de conclusies met enige voorzichtigheid moeten worden beschouwd. Aan de andere kant was de mate van toegankelijkheid van het OV ten tijde van de pilots (veel) minder groot dan nu en in de toekomst het geval is. Bovendien zijn in elk van de pilots maar een of twee maatregelen toegepast om het OV-gebruik onder Wmo-ers te vergroten, terwijl wij in hoofdstuk 4 zullen zien dat er op dit gebied veel meer mogelijkheden zijn. Met een samenhangende inzet van verschillende maatregelen zijn waarschijnlijk meer mensen te bewegen vaker van het openbaar vervoer gebruik te maken. Ook het KpVV concludeert dat een aanzienlijk deel van de Wmo-reizigers goed kan reizen met het reguliere OV[34].

In algemene zin geldt dat veel gebruikers van doelgroepenvervoer en mensen met een mobiliteitsbeperking (misschien) wel gebruik gaan maken van het openbaar vervoer als de toegankelijkheid daarvan verbetert[35]. Veel gebruikers van doelgroepenvervoer blijken ook liever gebruik te maken van het openbaar vervoer als dit mogelijk zou zijn. Deze conclusie volgt uit een in het kader van het Programma Regeldruk van het ministerie van BZK uitgevoerd onderzoek onder mensen met een beperking[36]. Hieruit komt naar voren dat deze mensen meer vrijheid willen in het reizen en bij voorkeur gebruik maken van het openbaar vervoer in plaats van doelgroepenvervoer (deur tot deur taxivervoer), waarover de ondervraagden kritisch zijn[37].

---

[34] KpVV (2012) Samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer. Stand van zaken 2011. Eindrapportage

[35] MuConsult (2007). Omvang doelgroepenvervoer: mogelijkheden voor bundeling van vervoer en kansen voor OV.

[36] Ministerie BZK (2012) Van Regels naar Ruimte. Nieuwsbrief van het programma Regeldruk, november 2012

[37] Motivaction (2012) De ideale reis van A naar B – reizen zonder beperkingen. Onderzoek in opdracht van het ministerie van BZK. Amsterdam, september 2012.

3. Prognoses toekomstige omvang doelgroepenvervoer

3.1 Inleiding

In ons rapport "Omvang doelgroepenvervoer: mogelijkheden voor bundeling van vervoer en kansen voor het OV" uit 2007 hebben wij kwantitatieve prognoses opgesteld voor het toekomstige gebruik van doelgroepenvervoer. In 2007 was sprake van een relatief stabiele beleidsomgeving. De destijds uitgevoerde prognoses zijn opgesteld door historische trends in gebruik te extrapoleren, daarbij rekening houdend met de verwachte ontwikkeling in de omvang van de specifieke doelgroepen.

De huidige situatie is wezenlijk anders dan die in 2007. De overheidsbudgetten staan zwaar onder druk, met onder meer flinke bezuinigingen in de sectoren zorg en maatschappelijke ondersteuning tot gevolg. Dit is er mede de oorzaak van dat zorg en maatschappelijke ondersteuning op een fundamenteel andere wijze zullen worden georganiseerd. Er zal in de toekomst sterker ingezet worden op de zelfredzaamheid van mensen. Toegang tot bepaalde voorzieningen is geen vanzelfsprekendheid meer. Voor een groot deel zijn dit echter nog beleidsvoornemens, die eerst nog concreet moeten worden uitgewerkt in de landelijke en locale praktijk. De effecten op het gebruik van doelgroep vervoervoorzieningen zijn om deze reden nog niet vast te stellen.

Dit maakt het lastig om het toekomstig gebruik van doelgroepenvervoer tot 2030 te kwantificeren. In samenspraak met de klankbordgroep en opdrachtgever is besloten om de ontwikkeling van het gebruik van doelgroepenvervoer kwalitatief te beschrijven. Allereerst zijn relevante factoren benoemd die van invloed (kunnen) zijn op het toekomstige gebruik van doelgroepenvervoer. Deze invloedsfactoren zijn:

- Demografische ontwikkelingen;
- Maatschappelijke ontwikkelingen;
- Algemene ontwikkelingen in zorg en maatschappelijke ondersteuning;
- Ontwikkelingen m.b.t. alternatieve vervoervormen;
- (Voorgenomen) beleidsveranderingen in specifieke dossiers.

Vervolgens is voor elke invloedsfactor kwalitatief ingeschat wat het verwachte effect is op het gebruik van doelgroepenvervoer. Als laatste stap is een kwalitatieve inschatting gemaakt van het netto effect van al deze invloedsfactoren.

3.2 Effect demografische ontwikkelingen[38]

Bevolkingstoename

Volgens de CBS Bevolkingsprognose wonen in 2030 ruim 17,7 miljoen mensen in Nederland, tegen 16,8 miljoen nu. Na 2040 zal de bevolking gaan krimpen. Er zijn wel grote regionale verschillen: in gebieden in Groningen, Limburg en Zeeland is de bevolkingskrimp nu al ingezet.

---

[38] CBS en Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. www.nationaalkompas.nl

Consequenties doelgroepenvervoer
Een toename van de bevolking leidt in algemene zin tot een hoger gebruik van allerlei voorzieningen, waaronder doelgroepenvervoer.

Vergrijzing

De komende periode zal het aantal 65-plussers sterk toenemen, van 2,6 mln. in 2011 naar 4,2 mln. in 2030. Vanaf 2025 zal vervolgens ook het aandeel 80-plussers binnen de groep 65-plussers sterk toenemen (de dubbele vergrijzing).

Consequenties doelgroepenvervoer
De toename van het aantal ouderen in Nederland in combinatie met het gegeven dat chronische ziekten en beperkingen zich met name op oudere leeftijd manifesteren, leidt tot een groeiende vraag naar doelgroepenvervoer.

Toenemende levensverwachting

De toename in levensverwachting die het gevolg is van betere overlevingskansen voor ouderen (door de verbeterde gezondheid), gaat gepaard met een toename in chronische ziekten en beperkingen op oudere leeftijd. Ziekten waaraan men vroeger overleed, zoals diabetes, zijn nu chronische ziekten geworden[39]. Hierdoor zal de vraag naar zorg en ondersteuning ook toenemen.

Consequenties doelgroepenvervoer
Door de stijging van de levensverwachting zal een groter beroep worden gedaan op doelgroepenvervoer.

Afname aantal jongeren, toename aantal leerlingen in het speciaal onderwijs

De afname van het aantal jongeren zal nog tot 2025 aanhouden. In dat jaar bedraagt het aantal 0–19-jarigen 3,7 miljoen, ongeveer 5 procent lager dan het huidige aantal. Na 2025 volgt een tijdelijke toename van het aantal jongeren. In een aantal gebieden in Nederland neemt het aantal jongeren sneller af dan het landelijke gemiddelde. Dit kan als consequentie hebben dat scholen gedwongen worden te sluiten omdat zij te weinig leerlingen hebben. Dit proces wordt versneld mocht de ophefnorm van scholen in de toekomst worden verhoogd. Leerlingen zullen dan naar een verder gelegen school moeten. Er bestaat aanspraak op (bekostiging van) vervoer wanneer de afstand meer dan 6 km bedraagt. Als het openbaar vervoer dan geen alternatief is, kan leerlingenvervoer worden ingezet.

Uit prognoses van het ministerie van OCW blijkt dat het aantal leerlingen in het speciaal onderwijs tot en met 2018/2019 met zo'n 5% zal toenemen. Deze toename is het saldo van een afname in het basisonderwijs en een toename in het voortgezet onderwijs[40]. Het effect van de invoering van passend onderwijs (zie paragraaf 3.6) is hierin niet meegenomen.

---

[39] Ottes, L. (2011) Levensverwachting. Achtergrondstudie uitgebracht door de Raad voor de Volksgezondheid en Zorg bij het advies Sturen op gezondheid

[40] Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (2012) *Referentieraming 2012 Aantal leerlingen en studenten*. Het speciaal basisonderwijs daalt (Sbao: in 2018/2019 op 77,4% van 2009/2010 en so-wec (93,3%) en het voortgezet speciaal onderwijs vso stijgt fors (124,8%). Het totaal stijgt licht (104,5%).

Consequenties doelgroepenvervoer
De verwachte toename van het aantal leerlingen in het speciaal onderwijs zal het gebruik van leerlingenvervoer doen groeien. De algemene daling van het aantal schoolgaande jongeren zal in sommige gebieden tot gevolg hebben dat (reguliere) scholen de deuren moeten sluiten en leerlingen verder moeten reizen naar de dichtstbijzijnde school. Wanneer de reisafstand te groot wordt om zelfstandig (per fiets) af te leggen, zal er alternatief vervoer moeten worden georganiseerd. In bepaalde regio's kan de afname van het aantal jongeren dus leiden tot een *toename* van de vraag naar doelgroepenvervoer. Dit wordt versterkt wanneer de verhoging van de ophefnorm doorgang vindt.

3.3 Effect maatschappelijke ontwikkelingen

Individualisering
Mensen willen en krijgen meer zelfstandigheid en keuzevrijheid om over hun eigen leven te beslissen.

Consequenties doelgroepenvervoer
Individualisering kan enerzijds leiden tot minder vraag naar collectieve voorzieningen, waaronder het doelgroepenvervoer. Mensen regelen liever hun eigen zaakjes zelf, in plaats van aangewezen zijn op collectieve voorzieningen. Anderzijds kan de toenemende individualisering ertoe leiden dat mensen meer op zichzelf zijn aangewezen, minder voor elkaar over hebben en daardoor niet meer kunnen terugvallen op anderen. Dit kan een toename van het doelgroepenvervoer tot gevolg hebben, bijvoorbeeld het zittend ziekenvervoer.

Toename eenpersoonshuishoudens.
Een afgeleide van de trend van individualisering is dat mensen in toenemende mate zelfstandig wonen. Het CBS verwacht dat het aantal eenpersoonshuishoudens in de toekomst verder zal groeien[41].

Consequenties doelgroepenvervoer
Gebruikers van het doelgroepenvervoer zullen in de toekomst in toenemende mate zelfstandig (blijven) wonen en daarmee minder geconcentreerd op specifieke locaties. Dit is een nadeel voor collectieve vervoervormen, die het moeten hebben van een gebundelde vraag. Daar staat tegenover dat deze mensen geen partner hebben die hen ergens naar toe kan brengen, waardoor wellicht een groter beroep op collectief vervoer zal worden gedaan.

(Op termijn) toename welvaart
De verwachting is dat op termijn de economie (weer) zal gaan groeien, waardoor de welvaart van de Nederlandse bevolking toeneemt en de financiële positie van burgers en overheden zal verbeteren.

---

[41] http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/bevolking/publicaties/artikelen/archief/2011/2011-3365-wm.htm

Consequenties doelgroepenvervoer
Lastig in te schatten. Enerzijds zal een verbeterde koopkracht leiden tot betere mogelijkheden om de behoefte aan individuele vervoervormen invulling te geven. Anderzijds kan meer welvaart leiden tot meer belastinginkomsten, waardoor overheden meer financiële mogelijkheden krijgen om doelgroepenvervoer te (blijven) subsidiëren.

Schaalvergroting in zorg en onderwijs
De afgelopen decennia heeft een proces van schaalvergroting plaatsgevonden in het onderwijs, zowel in het basisonderwijs als in het voortgezet onderwijs. De vraag is of deze trend zich in de toekomst verder doorzet, of dat de slinger weer de andere kant op gaat.

Ook in de zorg is er een ontwikkeling naar schaalvergroting, die vergeleken met het onderwijs later is ingezet. Bij ziekenhuizen is sprake van een steeds verder gaande specialisatie en concentratie van expertise op een beperkt aantal locaties. Deze tendens zal zich in de toekomst waarschijnlijk verder doorzetten, waardoor patiënten gemiddeld verder zullen moeten reizen om (specialistische) zorg te ontvangen.

In de langdurige zorg (bijvoorbeeld de AWBZ-zorg) is eveneens sprake van schaalvergroting, maar in dit segment gaat grootschaligheid van bestuur en beheer samen met behoud van kleinschaligheid van zorg- en dienstverlening[42]. De vraag is dus of deze ontwikkeling leidt tot meer mobiliteit van cliënten. Aan de andere kant zijn AWBZ-instellingen en andere zorginstellingen kritisch aan het kijken naar het huidige aanbod. Men onderzoekt de mogelijkheden om activiteiten meer te concentreren op specifieke locaties of specifieke dagdelen. Ook is er een ontwikkeling naar zorg in de wijk.

Consequenties doelgroepenvervoer
Op zich leidt schaalvergroting tot concentratie van activiteiten op een beperkt aantal locaties, hetgeen gunstig is voor collectieve vervoervormen. Daar staat tegenover dat schaalvergroting tot grotere verplaatsingsafstanden en daarmee tot meer gebruik (in de zin van meer kilometers) van doelgroepenvervoer leidt. De vraag is in hoeverre de schaalvergroting in het onderwijs en zorg zich verder doorzet. In de zorg is de toenemende specialisatie en schaalvergroting waarschijnlijk nog niet voorbij. Wij verwachten een kleine extra vraag naar doelgroepenvervoer als gevolg van schaalvergroting.

Toenemende mobiliteitsbehoefte
De afgelopen decennia hebben wij gezien dat de gemiddelde Nederlander steeds mobieler is geworden. De verwachtingen over de ontwikkeling van de mobiliteit zijn onzeker[43]. Dat heeft deels te maken met de onzekerheid over het economisch herstel. De verwachting is echter dat de mobiliteit in de toekomst verder zal toenemen, zij het dat de groei afvlakt en minder sterk is dan in het verleden.

Consequenties doelgroepenvervoer

---

[42] Raad voor de Volksgezondheid en Zorg (2008) Schaal en zorg. Advies uitgebracht door de Raad voor de Volksgezondheid en Zorg aan de minister en staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Den Haag 2008.

[43] KIM (2012) Mobiliteitsbalans 2012.

Een grotere mobiliteitsbehoefte leidt in algemene zin tot meer vraag naar vervoer. Hoewel de doelgroep over het algemeen minder mobiel is dan de gemiddelde Nederlander, zal de vraag naar doelgroepenvervoer als gevolg van deze trend waarschijnlijk toenemen.

3.4 Effect ontwikkelingen in zorg en maatschappelijke ondersteuning

Zelfredzaamheid

De overheid zet in haar beleid sterk in op de vergroting van de zelfredzaamheid van personen. Dit betekent dat iedereen zo lang mogelijk zelfstandig leeft en woont en deelneemt aan het maatschappelijk verkeer. Een hieraan verwant concept is zelfmanagement: mensen met een beperking of chronische ziekte moeten zelf de regie (kunnen) voeren over hun leven met de beperking of ziekte en de behandeling daarvan. Het houdt tevens in dat van mensen verwacht wordt dat zij in eerste instantie nagaan wat zij zelf kunnen doen om de regie over hun leven te nemen of te behouden en dat pas in tweede instantie de overheid inspringt om zorg en ondersteuning te bieden voor personen of in situaties waar dat niet (meer) lukt.

Consequenties doelgroepenvervoer

Voor het doelgroepenvervoer betekent dit dat mensen die behoren tot de doelgroep niet meer ‘automatisch’ recht hebben op collectief vervoer, maar dat meer per geval wordt gekeken wat de mobiliteitsbehoefte is en hoe deze het best kan worden ingevuld. Waarschijnlijk leidt deze trend tot een verminderde vraag naar collectief doelgroepenvervoer. Het doelgroepenvervoer zal zich daarmee meer richten op de ‘zware gevallen’.

Groter beroep op sociale omgeving voor zorg en ondersteuning

In aanvulling op het voorgaande punt zal in de toekomst een (nog) groter beroep worden gedaan op mantelzorg: familie, vrienden, buren etc. die zorg en ondersteuning bieden.

Consequenties doelgroepenvervoer

Wanneer de sociale omgeving een groter gedeelte van de vervoersbehoefte gaat invullen zal het beroep op het doelgroepenvervoer afnemen. Ook hier geldt dat het doelgroepenvervoer overblijft voor mensen die geen sociaal vangnet hebben of voor mensen die een zodanige beperking hebben dat het vervoer alleen door specialisten kan worden gedaan.

Meer maatwerk

De tendens zet in de toekomst door om zorg en ondersteuning nog meer af te stemmen op de individuele behoeften en mogelijkheden van de cliënt. Dit vloeit deels voort uit de ontwikkeling van toenemende zelfredzaamheid en de verdere individualisering. Het biedt ook kansen voor het doelgroepenvervoer om meer te differentiëren in kwaliteit.

Extramuralisering

Het beleid is gericht op verdere inkrimping van het aanbod van instellingen en het aanbieden van zorg buiten grote instellingen en op decentrale locaties. De trend zet door

dat mensen die zorg en ondersteuning behoeven meer en langer in zelfstandige woonvormen wonen.

Consequenties doelgroepenvervoer
Deze verdere deconcentratie verkleint de mogelijkheden voor collectieve vervoervormen. Deze ontlenen immers hun kracht bij het bundelen van de vervoersvraag.

Technologische ontwikkelingen
Door de voortgaande technologische vernieuwingen komen steeds nieuwe behandelmethoden beschikbaar. Meer ziekten en aandoeningen worden behandelbaar, waardoor meer patiënten genezen. Daar staat tegenover dat meer mensen die voorheen bezweken aan een ziekte in leven blijven, maar wel chronisch patiënt zullen zijn.

Een derde ontwikkeling is meer ‘zorg op afstand’. Met moderne communicatiemiddelen kan meer zorg verleend worden bij mensen thuis, zonder dat de cliënt de deur uit hoeft of dat zorgpersoneel naar de cliënt toe moet. Voorbeelden zijn een videoverbinding, *webcam* of een persoonlijke internetsite. Deze systemen ondersteunen het zelfmanagement van cliënten, die zelf veranderingen in hun gezondheidstoestand doorgeven en de arts op afstand een diagnose doet.

Consequenties doelgroepenvervoer
Het eerste effect leidt tot minder vraag naar doelgroepenvervoer, het tweede effect verhoogt juist de behoefte aan doelgroepenvervoer. Het is moeilijk te zeggen wat het netto effect is op de vraag naar doelgroepenvervoer.

De ontwikkeling van zorg op afstand leidt tot een verminderde noodzaak of behoefte voor cliënt en zorgverlener om *face-to-face* contact te hebben. Hierdoor zal de vraag naar (collectief) vervoer afnemen.

3.5 Effect ontwikkelingen alternatieve vervoervormen

Verschraling streekvervoer
De verwachting is dat het aanbod van streekvervoer in de toekomst zal afnemen[44]. De voorgenomen afschaffing van de Studentenkaart kan dit proces nog verder versnellen. Het lijngebonden streekvervoer zal daarbij gedeeltelijk worden vervangen door kleinschalige, flexibele vervoervormen voor de onderkant van de markt.

Consequenties doelgroepenvervoer
Deze kleinschalige, flexibele vervoervormen kennen veel overeenkomsten met het doelgroepenvervoer, waardoor een verdere integratie van beide vormen mogelijk wordt.

Uitbreiding stedelijk openbaar vervoer en intercity
Het openbaar vervoer in stedelijke gebieden en op de verbindingen tussen deze steden zal een groei vertonen[45]. In combinatie met de verwachting dat dit openbaar vervoer

[44] Zie de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA).
[45] Zie NMCA.

steeds toegankelijker wordt, zal het openbaar vervoer in en tussen stedelijke gebieden een steeds beter alternatief vormen voor een deel van de doelgroepen.

Consequenties doelgroepenvervoer
In stedelijke gebieden en op lange afstanden zal het doelgroepenvervoer zich ontwikkelen van een deur-tot-deur-systeem naar een onderdeel in een ketenverplaatsing.

Opkomst georganiseerd vrijwilligersvervoer
Op lokaal niveau zijn er verschillende initiatieven om specifieke doelgroepen te vervoeren met behulp van de inzet van vrijwilligers. Vaak gaat het om vervoer van ouderen. Onzeker is of het vrijwilligersvervoer in belang gaat toenemen en in de toekomst een volwaardig alternatief vormt voor het huidige doelgroepenvervoer.

Consequenties doelgroepenvervoer
Vanwege de onzekerheid of het georganiseerd vrijwilligersvervoer een structureel verschijnsel is zijn de effecten op doelgroepenvervoer niet te duiden.

3.6 Effect beleidsontwikkelingen in relevante sectoren

Wmo
Vanwege de bezuinigingsopgaven en groeiende vraag naar Wmo-voorzieningen, maar ook als uitvloeisel van het beleid om de zelfredzaamheid van mensen te vergroten,zijn gemeenten strenger geworden met indiceren. Dit bemoeilijkt de toegang tot de Wmo, waardoor het aantal (nieuwe) Wmo-ers beperkt zal worden. Daarnaast worden voorzieningen versoberd of wordt de eigen bijdrage verhoogd.

Consequenties Wmo-vervoer
Strengere indicatiestelling heeft een dempend effect op het gebruik van Wmo-vervoer.

Valys
De in 2012 doorgevoerde verlaging van het laag PKB heeft geleid tot een daling van het gebruik van Valys ten opzichte van 2011 (zie hoofdstuk 2).

In het nieuwe contract met de vervoerder, dat per 1 augustus 2013 ingaat, zijn prikkels opgenomen om pashouders delen van de rit vaker met het openbaar vervoer te laten maken. Dit zou moeten leiden tot een vermindering van gebruik van Valys voor deur-tot-deur ritten in die gevallen waarin het openbaar vervoer een goed alternatief biedt. De toekomst moet leren of het beoogde effect daadwerkelijk zal worden gerealiseerd.

Consequenties Valys
Valys ontwikkelt zich van een deur-tot-deur-systeem tot een onderdeel van een ketenverplaatsing.

AWBZ
De functies (extramurale) begeleiding en dagbesteding zullen vanaf 2015 worden overgeheveld naar gemeenten en worden ondergebracht in de Wmo. Reden voor deze

decentralisatie is om de zorg dichter bij huis te organiseren en te denken vanuit de vraag van de cliënt in plaats van het aanbod van de zorgaanbieder. Deze wijziging moet tot een besparing van € 1,6 miljard leiden.

Consequenties AWBZ-vervoer
Het AWBZ-vervoer, voor zover dit geen vervoer in het kader van behandeling is, verdwijnt wanneer de decentralisatie naar gemeenten doorgang vindt. Daarvoor in de plaats zal het vervoer via de Wmo worden uitgevoerd. Gezien het feit dat de intentie van de decentralisatie is om zorg dichterbij huis te organiseren en dat er gekort wordt op de beschikbare budgetten, zal dit beleidsvoornemen leiden tot minder vraag naar doelgroepenvervoer.

Zittend ziekenvervoer
Geen relevante beleidsvoornemens bekend.

WSW
De WSW eindigt in zijn huidige vorm in 2014 en zal vervangen worden door de Participatiewet. In de Participatiewet worden de Wet werk en Bijstand, de WSW en een deel van de Wajong samengevoegd. Per 1 januari 2014 veranderen de voorwaarden voor een plaats in de sociale werkvoorziening. Wie nu in een sociale werkplaats werkt, wordt niet herkeurd. Gemeenten kunnen vanaf 1 januari 2014 zelf 30.000 'beschutte werkplekken' (werken onder begeleiding) scheppen. De WSW zal vanaf 2014 worden afgesloten voor nieuwe instroom.

Quotumregeling. Bij grote werkgevers met 25 of meer werknemers moet in de toekomst 5% van het personeelsbestand bestaan uit mensen met een arbeidshandicap. Dit wordt vanaf 1 januari 2015 stapsgewijs ingevoerd. Werkgevers kunnen een boete krijgen als zij zich hier niet aan houden.

Consequenties WSW-vervoer
Met het afsluiten van de WSW voor nieuwe instroom zal het WSW-vervoer automatisch (op lange termijn) gaan verdwijnen. Onduidelijk is wat er gaat gebeuren met de huidige mensen die in de WSW zitten en op welke wijze zij naar het werk worden vervoerd.
De invoering van de Participatiewet zal leiden tot een deconcentratie van werkplekken voor arbeidsgehandicapten, waardoor minder kansen bestaan voor collectieve vervoervormen. Op grond hiervan verwachten wij een sterke afname en wellicht het volledig verdwijnen van WSW-vervoer.

WIA
Er zijn geen relevante beleidsvoornemens bekend.

Leerlingenvervoer
Waar gemeenten in het verleden ruimhartig waren in het hanteren van de kilometergrens, passen zij gedwongen door bezuinigingen in toenemende mate de grens van 6 kilometer strikt toe. Volgens de experts in de klankbordgroep heeft waarschijnlijk het gros van de gemeenten deze maatregel reeds genomen, zodat een verdere aanscherping niet meer mogelijk is. De vraag is wel of gemeenten de regels streng blijven toepassen wanneer in de toekomst de economie weer aantrekt en zij hierdoor wellicht meer financiële ruimte krijgen.

De beleidsmaatregelen met betrekking tot passend onderwijs betekenen dat scholen vanaf 1 augustus 2014 een zorgplicht krijgen. Zorgplicht houdt in dat scholen ervoor moeten zorgen dat iedere leerling die op hun school wordt aangemeld een passende onderwijsplek krijgt. Wanneer leerlingen extra ondersteuning nodig hebben, moet de school dit organiseren, eventueel in een regionaal samenwerkingsverband. De bedoeling achter passend onderwijs is dat meer leerlingen, eventueel met extra ondersteuning, in het reguliere onderwijs kunnen blijven.

Leerlingen die voortgezet speciaal onderwijs (vso) volgen krijgen voortaan de vervoerskosten alleen vergoed indien zij wegens hun handicap op ander vervoer dan openbaar vervoer zijn aangewezen, dan wel vanwege hun handicap niet zelfstandig van openbaar vervoer gebruik kunnen maken[46].

Consequenties leerlingenvervoer
De plannen rond passend onderwijs beogen leerlingen langer in het reguliere onderwijs te houden. Op grond hiervan zou een afname van de vraag naar leerlingenvervoer verwacht kunnen worden. Aan de andere kant bestaat nog grote onduidelijkheid hoe scholen de regionale samenwerkingsverbanden gaan organiseren. Binnen deze samenwerkingsverbanden behoort een verdere specialisatie tot de mogelijkheden. In dat geval zou het vervoer naar (verderop gelegen) gespecialiseerde scholen toenemen. Dit hoeft nog niet te betekenen dat ook het collectieve leerlingenvervoer zal toenemen, omdat gemeenten voor leerlingen ook een OV-abonnement kunnen bekostigen. Het is nu dus nog niet te zeggen wat het netto effect is op het leerlingenvervoer.

Minder vso-leerlingen zullen in aanmerking komen voor vergoeding van vervoerkosten. Dit zal leiden tot een daling van de vraag naar specifiek leerlingenvervoer (anders dan openbaar vervoer).

3.7 Synthese ontwikkeling doelgroepenvervoer

In tabel 3.1 zijn de in de vorige paragraaf beschreven ontwikkelingen en hun verwachte impact op het gebruik van doelgroepenvervoer samengevat. In de bijlage is een uitgebreidere tabel opgenomen waarin per invloedsfactor een inschatting is gegeven van het effect op het toekomstig gebruik van doelgroepenvervoer.

Hoofdconclusie
Uit de tabel valt op te maken dat voor (vrijwel) alle regelingen geldt dat de demografische en maatschappelijke ontwikkelingen zullen leiden tot een (autonome) toename van de vraag naar (collectief) vervoer. De ontwikkelingen in (beleid ten aanzien van) zorg en maatschappelijke ondersteuning zullen er juist impliciet of expliciet voor zorgen dat er minder gebruik gemaakt gaat worden van het (collectief) vervoer. Wanneer vanuit de doelgroep de vervoerbehoefte blijft bestaan, ligt er bij overheden dus een flinke opgave om de mensen die gebruik maken van deze regelingen toch te kunnen blijven ondersteunen in hun activiteiten en maatschappelijke participatie.

[46] Wet van 11 oktober 2012 tot wijziging van enkele onderwijswetten in verband met een herziening van de organisatie en financiering van de ondersteuning van leerlingen in het basisonderwijs, speciaal en voortgezet speciaal onderwijs, voortgezet onderwijs en beroepsonderwijs, Stb 2012, 533.

Een goed toegankelijk openbaar vervoersysteem zou hierin een belangrijke faciliterende rol kunnen vervullen. Het kan de zelfredzaamheid van mensen vergroten en de maatschappelijke participatie bevorderen. In hoofdstuk 2 hebben wij geconstateerd dat circa 40% van de gebruikers van doelgroepenvervoer (op termijn) gebruik zou kunnen maken van het openbaar vervoer wanneer de toegankelijkheid daarvan verbetert. Deze overstap op OV kan echter nooit voor een groep als geheel geregeld worden, maar zal primair een individuele afweging zijn. In het volgende hoofdstuk bekijken wij welke instrumenten beschikbaar zijn om het gebruik van openbaar vervoer door mensen met een beperkingen te stimuleren.

Daarnaast ligt de kostprijs per reizigerskilometer in het openbaar vervoer gemiddeld 80% lager dan in het doelgroepenvervoer[47]. Vanuit kostenoverwegingen kan een overstap van gebruikers van doelgroepenvervoer naar OV voor overheden dus zeer aantrekkelijk zijn en kan een stimulans zijn om te investeren in het toegankelijk maken van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld door haltes versneld aan te passen. Dit betekent dat voor een efficiëntere uitvoering van doelgroepenvervoer een verdere integratie met openbaar vervoer een belangrijke voorwaarde is. De kostenbesparingen die hiermee behaald kunnen worden zijn veel groter dan bij het bundelen van doelgroepenvervoer alleen.

[47] MuConsult (2007) Omvang doelgroepenvervoer: mogelijkheden voor bundeling van vervoer en de kansen voor OV. Merk op dat het hier gaat om de kostprijs, niet om het tarief dat bij de reiziger in rekening wordt gebracht.

Tabel 3.1 Synthese prognose toekomstig gebruik doelgroepenvervoer

	Huidig aantal mensen met vervoerindicatie	**Demogr. Ontw.**	**Maatschpp. Ontw.**	**Ontw. zorg en MO**	**Beleids-wijz.**	**Ontw. Vervoer alt.**	**Toekomstig Gebruik Doelgroepenvv.**
Wmo	600.000						
Valys	428.000 pashouders, waarvan 171.000 actief.				X		
AWBZ	80.000						
Zittend ziekenvervoer	115.000*				X	X	
WSW	20.000		X	X			
WIA	60.000			X			
Leerlingen-vervoer	81.000			X			

* Schatting.

Toelichting kleurgebruik:

Sterke toename doelgroepenvervoer
Toename doelgroepenvervoer
Lichte toename doelgroepenvervoer
Sterke afname doelgroepenvervoer
Afname doelgroepenvervoer
Neutraal effect op gebruik doelgroepenvervoer

X = geen relevante ontwikkelingen in betreffende deelaspect die effect kunnen hebben.

4. Sturingsmogelijkheden naar meer OV-gebruik

4.1 Inleiding

Er zijn verschillende manieren om reizigers die in aanmerking komen voor doelgroepenvervoer, (meer) gebruik te laten maken van het OV. Om deze reizigers te stimuleren de overstap naar het OV te maken, is het van belang om inzicht te krijgen in de invloedsfactoren die hierbij een rol spelen. Met behulp van een causaal diagram brengen we de verschillende factoren – en de wijze waarop de factoren onderling samenhangen - in beeld.

Bij het bespreken van de relevante factoren maken we direct ook de vertaling naar mogelijke sturinginstrumenten. Ten behoeve van een systematische en overzichtelijke inventarisatie van mogelijke sturingsinstrumenten richten we ons op de volgende indeling, die wij in de volgende paragrafen verder uitwerken:

- Directe sturingsinstrumenten, gericht op het beïnvloeden van reizigers (paragraaf 4.2)
- Indirecte sturingsinstrumenten, gericht op het beïnvloeden van betrokken organisaties (paragraaf 4.3).

4.2 Directe sturingsinstrumenten

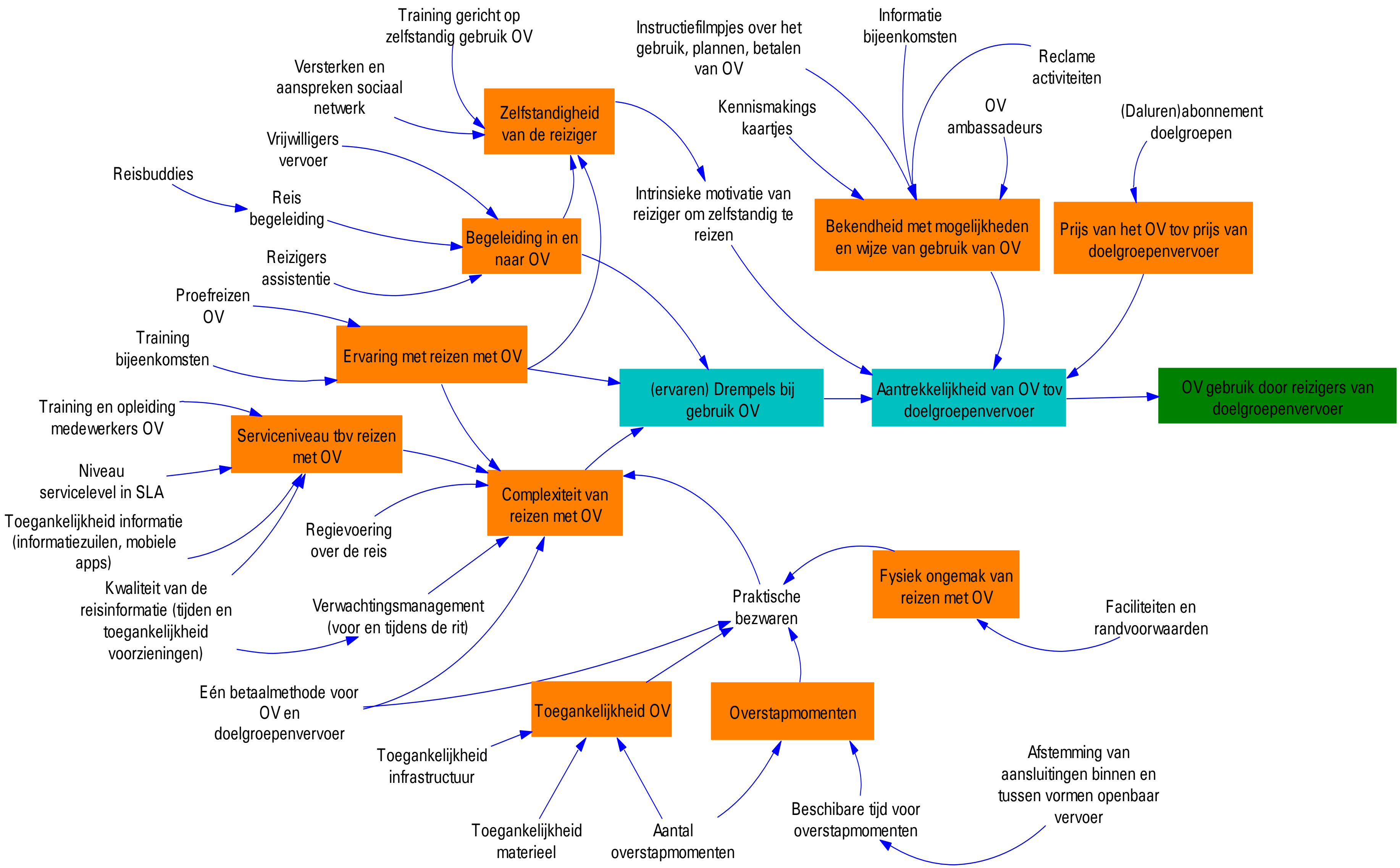
De eerste categorie betreft sturingsinstrumenten die reizigers rechtstreeks stimuleren gebruik te maken van het openbaar vervoer. Deze categorie is te verdelen in pull-maatregelen en pushmaatregelen.

Pull-maatregelen

In het model op de volgende pagina zijn de factoren in kaart gebracht die een rol spelen bij het direct beïnvloeden van reizigers.

In het groen is de doelvariabele weergegeven: het OV-gebruik door reizigers die normaliter met het doelgroepenvervoer reizen. De blauwe ‘knoppen’ zijn de factoren die bepalend zijn voor de kans dat reizigers van het doelgroepenvervoer overstappen naar het OV. Deze worden beïnvloed door invulling te geven aan de oranje knoppen, de factoren waarmee men reizigers stimuleert om (meer) gebruik te maken van het OV.

Figuur 4.1 Directe pullmaatregelen ter bevordering van gebruik OV



Prijs van het OV ten opzichte van de prijs van het doelgroepenvervoer
Een eerste voor de hand liggende beïnvloedingsfactor waarmee het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt ten opzichte van het doelgroepenvervoer is door het OV goedkoper te maken ten opzichte van het doelgroepenvervoer. Dit kan voor overheden een aantrekkelijke maatregel zijn, omdat zij per rit het OV-tarief in plaats van de bijdrage aan een taxirit betalen. De experts in de klankbordgroep geven wel aan dat het OV eerst aan bepaalde randvoorwaarden moet voldoen (zoals toegankelijkheid en kwaliteit), voordat de prijs een overweging kan zijn om voor het OV te kiezen.

Een mogelijke maatregel waardoor het OV financieel aantrekkelijker wordt ten opzichte van het doelgroepenvervoer is het aanbieden van specifieke abonnementen gericht op reizigers met een beperking. Een toepassing van het prijsinstrument vinden we in Limburg. Sinds november 2010 loopt in de provincie Limburg een proef voor Wmo-geïndiceerden die met hun Regiotaxipas gratis met het OV kunnen reizen. Reizigers betalen geen eigen bijdrage om met de bus of trein te reizen. Vaak wordt aangenomen dat Wmo-reizigers in het algemeen meer gaan reizen als het OV gratis is. Vermindering van het Wmo-vervoer is tijdens de proef (nog) niet waargenomen, maar wel is sprake van een lagere autonome groei van het aantal Regiotaxiritten en van een daling van het aantal ritten per pashouder[48]. Bovendien is duidelijk zichtbaar dat de deelname aan het OV vergroot is. In 2008 en 2009 is in Twente een proef gehouden met gratis OV voor regiotaxipashouders. Tijdens de proef is het gebruik van de bus door Wmo-geïndiceerden flink gestegen, maar heeft niet geleid tot een verandering in het regiotaxigebruik. Er zijn verschillende andere regio's en steden die ook gratis OV aanbieden voor Wmo-ers[49].

Bekendheid met de mogelijkheden en wijze van gebruik van OV
Een andere beïnvloedingsfactor betreft de mate waarin reizigers bekend zijn met de mogelijkheden om met goed toegankelijk OV te reizen. Veel gebruikers van het doelgroepenvervoer zijn onbekend met de mogelijkheden van het OV of weten niet hoe men van het OV gebruik kan maken. Bovendien geldt hier ook het gezegde 'onbekend maakt onbemind'. Door de doelgroep te informeren over de wijze waarop van het openbaar vervoer gebruik gemaakt kan worden, wordt de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer vergroot. Maatregelen om de bekendheid met het openbaar te vergroten zijn:

- Informatiebijeenkomsten waar reizigers geïnformeerd worden over de mogelijkheden van het openbaar vervoer;
- Marketing. Met een breed scala aan in te zetten reclamemiddelen worden reizigers geattendeerd op de mogelijkheden van het openbaar vervoer;
- OV-ambassadeurs die reizigers informeren over de mogelijkheden van het OV en ze overtuigen van de aantrekkelijkheid van het OV;
- Kennismakingskaartjes waarmee reizigers door middel van proefritten kennismaken met het OV;
- Instructiefilmpjes waarmee reizigers online instructie kunnen krijgen over de wijze waarop men gebruik kan maken van het OV.

---

48 http://www.kpvv.nl/KpVV/KpVV-Overige-Content/KpVV-Overige-Content-Media/Bijlagen-publicaties/Factsheet-08-SamenwCV-Gratis-OV-voor-Wmo-geindiceerden-eBookpdf.pdf

49 http://www.pcob.nl/wp-content/uploads/downloads/2/14404.pdf

Experts in de klankbordgroep geven aan dat het effect van kennismakingskaartjes niet overschat moet worden. In combinatie met OV-buddies kunnen proefritten en kennismakingskaartjes wel effectief worden ingezet om angsten of vooroordelen over het OV weg te nemen.

Op meerdere plekken in Nederland zijn initiatieven opgestart om de doelgroep bekend te maken met de mogelijkheden van het OV. Zo heeft de stadsregio Arnhem-Nijmegen samen met de vervoerder en gemeenten in 2012 alle mensen met een Wmo-vervoerindicatie een informatiepakket en een uitnodiging voor een informatiebijeenkomst over het OV gestuurd. In de hele regio Arnhem-Nijmegen hebben 27 bijeenkomsten plaatsgevonden. Bij de bijeenkomsten was een bus aanwezig, zodat mensen het in- en uitstappen in de praktijk konden proberen[50]. Zo'n driekwart van de mensen die de bijeenkomsten bezochten, gaven aan dat zij dankzij de bijeenkomsten makkelijker de bus of trein nemen

Per 1 april 2013 start de regio West-Brabant een pilot van één jaar om cliënten met een indicatie vervoer nieuwe voorlichting te geven over zelfstandig reizen. Doel is om meer en betere communicatie voor cliënten te realiseren ten einde de zelfredzaamheid van de mensen te vergroten. Doel is om een mentaliteitsverandering bij cliënten en medewerkers van zorginstellingen te bewerkstelligen. De pilot wordt in samenwerking met Stichting MEE West-Brabant, diverse zorginstellingen in de regio en de gemeenten Roosendaal en Breda opgezet. CZ is als subsidieverstrekker betrokken bij de pilot. Tijdens de pilot wordt via een zogenoemde 'haltescan' de toegankelijkheid van het OV voor cliënten zo zichtbaar mogelijk gemaakt. Daarnaast gaan Wmo-consulenten van gemeenten mee in het OV om zelf een zo goed mogelijk beeld van de vervoersbewegingen van cliënten te krijgen. Ook zoekt men naar samenwerking met scholen om studenten als OV-buddy in te kunnen zetten. Doel is om studenten continu in te kunnen blijven zetten door een verankering in het curriculum te realiseren[51].

Een voorbeeld van het gebruik van een OV-buddy vinden we in Groesbeek en Nijmegen. Pluryn, een organisatie die mensen met complexe problematiek en/of handicap bij wonen, werken, leren, dagbesteding en vrij tijd ondersteunt, helpt cliënten bij het zelfstandig reizen. Cliënten kunnen informatie verkrijgen over de bus- en treinmogelijkheden naar hun plaats van bestemming. De OV-buddy is een vrijwilliger die de cliënt begeleidt bij het woon-werkververkeer. In de praktijk blijkt dat er diverse oud of 'geoefende' cliënten zich aanmelden voor het buddy-schap[52].

Twente is als eerste gaan werken met OV-ambassadeurs. Zij geven voorlichting en training en laten zo mensen kennis maken met het OV. Ook begeleiden zij reizigers bij hun eerste rit. In navolging van Twente werken de provincies Overijssel en Zeeland ook met OV-ambassadeurs.

Zelfstandigheid van de reiziger

Een factor die invloed heeft op de mate waarin reizigers met het OV kunnen reizen is de zelfstandigheid van de reiziger. De zelfstandigheid kan zowel betrekking hebben op de

---

50 www.wmo-wijzer.nl.

51 Interview met Marijke Rikse, Programmamanager KCV West-Brabant http://www.west-brabant.eu/bestuurscommissies/kleinschalig-collectief-vervoer/764

52 http://www.pluryn.nl/Over-Pluryn/Nieuws/bezuinigingen-vervoer.aspx

individuele fysieke en mentale zelfstandigheid van reizigers om met het OV te reizen als op de sociale kracht van de reiziger om de omgeving te mobiliseren. Maatregelen om de zelfstandigheid van reizigers te vergroten zijn:

- Training gericht op zelfstandig gebruik van het OV;
- Keukentafelgesprek: inventarisatie om het sociale netwerk te mobiliseren. Dit vergroot de mogelijkheden van de reiziger om van en naar het OV te reizen;
- Het vergroten van de ervaringen van reiziger met het openbaar vervoer, waardoor de reiziger zelfverzekerder wordt over het benutten van de mogelijkheden om met het openbaar vervoer te reizen.

Een voorbeeld is de regio Gooi en Vechtstreek die sinds enige jaren gezamenlijk invulling heeft aan het collectief vraagafhankelijk vervoer binnen de Wmo. De gemeenten in de regio Gooi en Vechtstreek werken op het terrein van de Wmo intensief samen, wat in 2010 heeft geresulteerd in een gemeenschappelijke Wmo-visie. Deze is gebaseerd op 'vraagsturing'. In de Wmo-visie wordt uitgegaan van 'de vraag van de inwoner centraal'.. De regio hanteert hierbij de zogenaamde driehoek waarbij de gemeente, vervoerder en klant deel uitmaken van het overleg. In een zogenaamd keukentafelgesprek wordt de vraag van de cliënt verkend en wordt gekeken of en hoe de eigen kracht van mensen kan worden benut door inzichtelijk te maken wat cliënten zelf kunnen (en/of familie en vrienden kunnen doen). Dit wordt ondersteund door een website waarop de vervoersstromen van de cliënt zichtbaar zijn. Uitgangspunt is om de klant bij het proces van 'van vraag naar ondersteuning' (bij het Wmo loket) zoveel mogelijk regie te geven op inhoud. De gemeente stuurt vooral op proces.[53].

Begeleiding in en naar openbaar vervoer

Voor veel reizigers van het doelgroepenvervoer is het lastig om een hele reis - of delen daarvan - zelfstandig te maken. Door het organiseren van reisbegeleiding kan openbaar vervoer ontsloten worden voor deze groep van reizigers. Mogelijke vormen van reisbegeleiding zijn:

- Reizigersassistentie - georganiseerd door NS - die vanaf de ingang van het stationsgebied naar de trein begeleid;
- Reisbegeleiding. Mensen die met de reizigers mee reizen tot de plek van bestemming;
- Vrijwilligersvervoer, waarmee reizigers onder begeleiding van een vrijwilliger van en naar een station vervoerd kunnen worden.

Wel moet bedacht worden dat de begeleiding door professionals (dus niet vrijwilligers) de reis met het openbaar vervoer relatief duur maakt. Deze kosten moeten worden meegenomen bij de keuze voor dit instrument.

Sinds 2010 tracht de gemeente Coevorden het OV aantrekkelijker te maken voor leerlingen die normaal gebruik maken van het leerlingenvervoer. Door de inzet van de OV-buddy kunnen leerlingen (en/of ouders/verzorgers) bekend raken met het OV. Samen kijken ze naar hoe het OV werkt en wat de mogelijkheden voor de leerling zijn. Deze proef speelt in op het gevoel van trots wanneer leerlingen zelf hun reis naar en van school kunnen maken[54].

---

53 Interview met Saloua Chaara (gemeente Huizen) en Marco van der Spek-Stikkelorum (ISGV).

54 http://www.naarbetercontractvervoer.nl/nl/nieuws/files_content/Samenwerking%20doelgroepenvervoer.pdf

Ervaring met reizen met het OV
Veel reizigers van het doelgroepenvervoer hebben weinig of geen ervaring met het openbaar vervoer. Het ontbreken van ervaring met het openbaar vervoer kan leiden tot onzekerheid bij de reiziger om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Maatregelen om reizigers ervaring op te laten doen met het openbaar vervoer zijn:

- Trainingsbijeenkomsten waar reizigers instructie krijgen over de wijze waarop men een reis met het openbaar vervoer kan plannen en uitvoeren.
- Proefreizen, waarbij reizigers onder begeleiding oefenen met het reizen met het OV.

Serviceniveau ten behoeve van reizen met OV
Goede dienstverlening kan reizigers stimuleren om met het OV te reizen. De volgende maatregelen kunnen worden getroffen:

- Training en opleiding van medewerkers om servicegericht te werken. Een voorbeeld hiervan zijn trainingen om reizigers te ondersteunen bij het in- en uitstappen van voertuigen.
- Contractvoorwaarden die het bieden van kwaliteit mogelijk maken en afdwingen. Dit is volgens experts van de klankbordgroep een voorwaarde voor het kunnen leveren van een goede dienstverlening. Als de opdrachtgever en de vervoerder in de afspraken over het vervoer geen ruimte en financiële middelen hebben ingeruimd voor bijvoorbeeld de begeleiding van reizigers, dan zal hier in de praktijk weinig van terechtkomen.
- De toegankelijkheid van informatie, waarmee reizigers in staat zijn om een OV-reis te plannen.

Complexiteit van de rit
Het organiseren van een rit met het openbaar vervoer kan als zeer complex ervaren worden. Dit is bijvoorbeeld het geval als er door het combineren van vervoersvormen (bus, tram, metro, trein) meerdere overstappen gemaakt worden. Door de complexiteit van het openbaar vervoer te verminderen, wordt een belangrijke drempel voor gebruikers van het doelgroepvervoer weggenomen. Mogelijke maatregelen om de complexiteit van het openbaar vervoer te verminderen zijn:

- Het managen van verwachtingen van reizigers, bijvoorbeeld door het bieden kwalitatief goede reisinformatie over vertrektijden, maar ook over de toegankelijkheid van haltes en stations.
- Het organiseren van regie over de rit, waarmee de last van een complexe rit uit handen wordt genomen. De reiziger weet dan dat er iemand is die het overzicht behoudt over de hele reis, ook wanneer er bijvoorbeeld sprake is van vertraging.

In het kader van het programma Regeldruk van het ministerie van BZK wordt er momenteel in samenspraak met vervoerders en belangenorganisaties onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om een persoonlijk profiel te ontwikkelen dat gekoppeld wordt aan een reisinformatiesysteem[55]. Hierdoor kan iemand een integrale reis van deur-tot-deur plannen en reserveren, waarbij het systeem automatisch rekening houdt met de persoonlijke beperkingen en wensen van de gebruiker.

---

[55] Ministerie BZK (2012 Van Regels naar Ruimte Nieuwsbrief van het programma Regeldruk, november 2012. Denion (2012) Rapportage Haalbaarheidsonderzoek vereenvoudiging indicaties en passen voor vervoer voor burgers met een beperking.

Toegankelijkheid OV
Er zijn ook praktische bezwaren die een belemmering vormen voor reizigers om met het openbaar vervoer te reizen. Een eerste belangrijke beïnvloedingsfactor betreft de toegankelijkheid voor het OV. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer kan worden verdeeld in drie aspecten:

- De toegankelijkheid van het materieel.
- De toegankelijkheid van stations en haltes.
- De toegankelijkheid van reisinformatie.

In hoofdstuk 5 zal de stand van zaken met betrekking tot de toegankelijkheid van het openbaar vervoer uitgebreider aan de orde komen. Hieruit zal blijken dat er reeds veel verbeteringen zijn uitgevoerd om de toegankelijkheid stap voor stap te verbeteren, maar dat er nog niet gesproken kan worden van een volledig toegankelijk openbaar vervoersysteem. De experts uit de klankbordgroep geven aan dat toegankelijkheid voor verschillende doelgroepen binnen het doelgroepenvervoer anders ingevuld kan worden. Voor reizigers met een visuele beperking kan omgevingslawaai de toegang tot het OV bemoeilijken. Terwijl reizigers met een rolstoel vooral gebaat zijn met het verbreden van deuren en rolpaden en het verlagen van drempels.

Fysiek ongemak
Behalve de toegankelijkheid zijn er ook andere aspecten die een fysiek ongemak vormen voor gebruikers van het doelgroepenvervoer om met het openbaar vervoer te reizen. Een voorbeeld van een fysiek ongemak zijn onbeschermde en koude bushokjes. Door het comfort te verbeteren kan een belangrijke drempel voor het reizen met het openbaar vervoer worden weggenomen.

Overstapmomenten
Overstappen in het openbaar vervoer vormen een specifieke drempel om met het OV te reizen, zeker wanneer wij dit afzetten tegen de vaak deur-tot-deur verplaatsingen in het doelgroepenvervoer. Overstappen vergroten de kans op langere reistijden (missen van aansluitingen waardoor langer moet worden gewacht) en verhogen het discomfort, met name voor mensen met een beperking die minder mobiel zijn. Daarom is het van belang dat er voldoende tijd is om de overstap te maken. Maatregelen om overstapmomenten geen belemmering te laten zijn voor het reizen met het OV zijn:

- Afstemming van aansluitingen binnen en tussen vormen openbaar vervoer, waardoor er voldoende tijd is om de overstap te kunnen maken.
- Het vergroten van het aantal toegankelijke openbaar vervoershaltes of stations, zodat vaker de meest efficiënt rit gepland kan worden en er minder overstappen gemaakt moeten worden.
- Het bieden van een overstapgarantie.
- Het vergroten van de betrouwbaarheid

Recentelijk hebben openbaar vervoersbedrijven, overheden en consumentenorganisaties onder de noemer 'Samen op reis: OpStap naar een beter OV' verschillende initiatieven gepresenteerd om de afstemming in de openbaar vervoerketen verder te verbeteren[56].

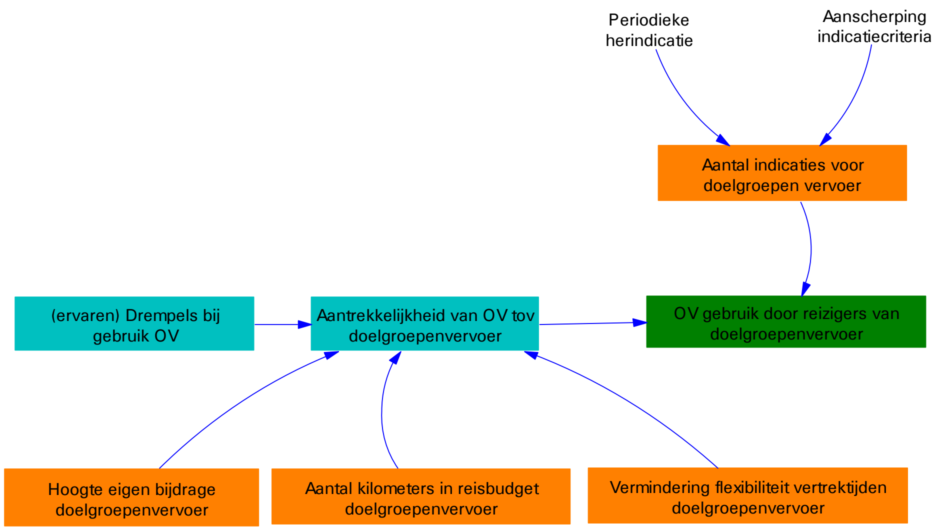
---

[56] http://www.rover.nl/samen-op-reis

Push-maatregelen

Er zijn ook maatregelen denkbaar die het reizen met het doelgroepenvervoer onmogelijk of minder aantrekkelijk maken. In figuur 4.2 is in het groen de doelvariabele weergegeven: het OV-gebruik door reizigers die normaliter met het doelgroepenvervoer reizen. De blauwe ‘knoppen’ zijn de factoren die bepalend zijn voor de kans dat reizigers van het doelgroepenvervoer overstappen op het OV. Deze worden beïnvloed door invulling te geven aan de oranje knoppen, de factoren waarmee men reizigers ontmoedigt om (meer) gebruik te maken van het doelgroepenvervoer.

Figuur 4.2 Directe pushmaatregelen ter bevordering van gebruik OV



Aantal indicaties voor doelgroepenvervoer

Door het aantal indicaties voor doelgroepenvervoer te beperken, kan het aantal reizigers dat gebruik maakt van het doelgroepenvervoer verminderen. Als alternatief kunnen mensen (meer) gebruik maken van het OV. Er zijn drie maatregelen waarmee het aantal indicaties teruggebracht kan worden:

- Aanscherping indicatiecriteria, waardoor reizigers met minder belemmerende beperkingen niet meer in aanmerking komen voor een indicatie voor het doelgroepenvervoer. Hierbij speelt ook een rol dat het regelmatig voorkomt dat de mensen die indiceren (bijvoorbeeld via een zorgloket) slecht bekend zijn met de beschikbare vervoermogelijkheden (openbaar vervoer of regiotaxi). Hierdoor wordt vaker dan nodig een indicatie verstrekt. Om het aantal niet-noodzakelijke indicaties te verminderen zou de bekendheid van de mogelijkheden van het OV bij indicatiestellers actief kunnen worden vergroot.
- Periodieke herindicering, waarmee wordt voorkomen dat reizigers die op basis van de indicatiecriteria niet meer in aanmerking komen voor doelgroepenvervoer toch gebruik blijven maken van het doelgroepenvervoer.
- Deelindicaties, waarbij een indicatie beperkt wordt voor bepaalde specifieke situaties, bijvoorbeeld alleen voor bestemmingen waar geen goede OV-

ontsluiting is of alleen in de avonduren, wanneer het (on)veiligheidsgevoel een belemmering kan zijn om het openbaar vervoer te nemen.

Aantal kilometers in het reisbudget voor doelgroepenvervoer
In bepaalde vormen van doelgroepenvervoer – zoals Valys – beschikken reizigers over een kilometerbudget. De hoogte van het kilometerbudget is bepalend voor de mate waarin het doelgroepenvervoer kan voorzien in de volledige vervoersbehoefte van de reiziger. Bij een verlaging van het budget zal de reiziger alternatieven moeten zoeken, waarbij het OV één van de opties is. Een maatregel is dan ook het beperken van het aantal kilometers in het kilometerbudget per reiziger.

Hoogte van de eigen bijdrage voor doelgroepenvervoer
In een aantal regelingen betalen gebruikers per kilometer een eigen bijdrage. Een hogere eigen bijdrage maakt het gebruik van doelgroepenvervoer minder aantrekkelijk. Dit effect wordt versterkt wanneer de eigen bijdrage per kilometer in het doelgroepenvervoer hoger is dan de kilometerprijs in het OV. De hoogte van de eigen bijdrage verschilt per regeling en in geval van Wmo-vervoer ook per gemeente. Enkele (niet noodzakelijkerwijs representatieve) voorbeelden van eigen bijdragen voor Wmo-vervoer laten zien dat deze niet veel hoger liggen dan het gemiddeld kilometertarief in het openbaar vervoer (ongeveer 12 tot 13 cent per kilometer[57]). Zo hanteert de gemeente Borger-Odoorn een tarief van 0,15 eurocent per kilometer, evenals de regiotaxi Noord-Groningen en de gemeente Assen 0,13 eurocent. Valys heeft een eigen bijdrage van 0,18 eurocent per kilometer (vanaf 1 april 2013 verhoogd naar 0,20 cent). Een variant is dat de eigen bijdrage hoger is wanneer het openbaar vervoer een reëel alternatief vormt.

Vermindering flexibiliteit vertrektijden doelgroepenvervoer
Een belangrijk kwaliteitsaspect van sommige vormen van doelgroepenvervoer ten opzichte van het OV is dat reizigers zelf grotendeels kunnen bepalen wanneer zij vertrekken. Dit geldt voor doelgroepenvervoer als Wmo-vervoer en Valys[58]. Deze flexibiliteit is voor reizigers erg prettig, maar maakt het voor doelgroepvervoerders lastiger om ritten van verschillende reizigers te combineren. Hierdoor stijgen de kosten van het doelgroepenvervoer. Door het beperken van de vertrektijden wordt het mogelijk om het doelgroepenvervoer efficiënter te organiseren. Waar veel vormen van doelgroepenvervoer nu door de lage combinatiegraad in feite voornamelijk individueel taxivervoer is, zou door deze maatregel het doelgroepenvervoer meer de kenmerken van collectief vervoer krijgen.

4.3 Indirecte sturingsinstrumenten

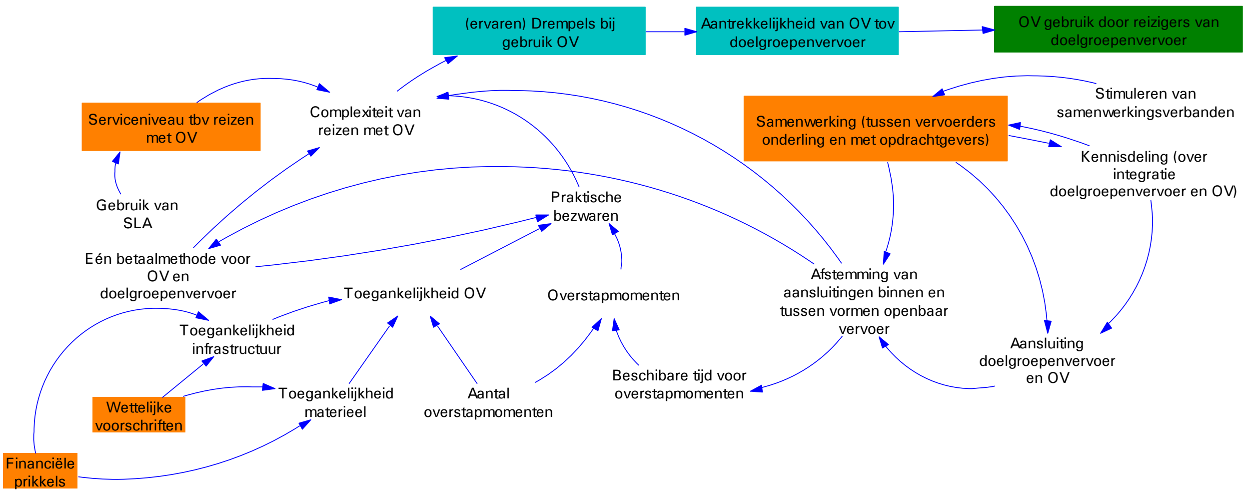
Behalve directe sturingsinstrumenten gericht op het beïnvloeden van reizigers, zijn er ook indirecte sturingsinstrumenten te bedenken gericht op het beïnvloeden van betrokken organisaties.

57 Rijkswaterstaat. Kostenbarometer personenvervoer.

58 Andere vormen van doelgroepenvervoer zoals leerlingenvervoer, AWBZ-vervoer, WSW-vervoer en WIA-vervoer hebben vanuit hun aard vooral te maken met structurele, dagelijkse ritten, die goed zijn in te plannen.

In figuur 4.3 is in het groen de doelvariabele weergegeven: het OV-gebruik door mensen die normaliter met het doelgroepenvervoer reizen. De blauwe 'knoppen' zijn de factoren die bepalend zijn voor de kans dat reizigers van het doelgroepenvervoer overstappen op het OV. Deze worden beïnvloed door invulling te geven aan de oranje knoppen.

Figuur 4.3 Indirecte maatregelen ter bevordering van gebruik OV



Het bovenstaande model laat zien dat de indirecte maatregelen kunnen bijdragen aan het wegnemen van drempels die reizigers ervaren bij het gebruik van het OV. De belangrijkste knoppen die hier geïdentificeerd zijn betreffen:

- Samenwerking tussen vervoerders onderling en met opdrachtgevers
- Serviceniveau van het reizen met het OV
- Wettelijke voorschriften
- Financiële prikkels

Samenwerking tussen vervoerders onderling en met opdrachtgevers

De samenwerking tussen vervoerders en opdrachtgevers en tussen vervoerders onderling is cruciaal om de toegankelijkheid en kwaliteit van voorzieningen op het niveau te krijgen dat nodig is om gebruikers van doelgroepenvervoer te stimuleren om over te stappen naar het OV. Door samenwerking tussen betrokken partijen – vervoerders en opdrachtgevers – wordt het mogelijk om de tijdsplanning en organisatie van verschillende vormen van vervoer op elkaar af te stemmen. Goede afstemming en samenwerking tussen verschillende partijen bieden goede mogelijkheden om de complexiteit te verminderen van het OV en de verschillende vervoerssystemen die naast elkaar bestaan.

In de klankbordgroep benadrukken de experts het belang van het gezamenlijk optrekken van opdrachtgevers met vervoerders opdat het vervoer georganiseerd kan worden vanuit een gezamenlijke visie. Uitgangspunt is dat de belangen van de verschillende betrokken partijen meer met elkaar in lijn liggen: het ondersteunen van mensen met een beperking in hun mobiliteitsbehoefte, op een kwalitatief hoog niveau en tegen zo laag mogelijke kosten.

Er bestaan meerdere praktijkvoorbeelden van opdrachtgevers die regionaal samenwerken op het gebied van doelgroepenvervoer. Met name gemeenten bundelen de krachten door meerdere contracten gezamenlijk aan te besteden, vooral gericht op het behalen van inkoopvoordelen. In veel regio's heeft dit al tot een aanzienlijk kostenreductie geleid en valt er op dit gebied waarschijnlijk geen verdere winst meer te halen. Verdere samenwerking is dan meer gericht op kwaliteitsverbetering van de dienstverlening. De geïntegreerde systemen van Wmo/Regiotaxivervoer in verschillende regio's zijn andere voorbeelden van regionale samenwerking. Ook de eerder genoemde initiatieven voor gratis OV voor Wmo-ers zijn tot stand gekomen in samenwerking tussen gemeente(n) en provincie of stadsregio.

Serviceniveau van het reizen met het OV

Veel mensen met een beperking hebben ondersteuning nodig bij het reizen met het openbaar vervoer. Ook hebben zij vaak meer tijd nodig bij in- en uit te stappen of bij het overstappen van het ene voertuig naar het andere. Het is niet vanzelfsprekend dat deze ondersteuning automatisch geboden wordt of dat bijvoorbeeld voertuigen wachten op mensen die wat langer nodig hebben. Het openbaar vervoer is namelijk ingesteld op het zo snel en efficiënt mogelijk vervoeren van mensen. Vervoerders worden vanuit het contract/concessie geprikkeld c.q. gedwongen om op deze manier te werken. Zo worden de meeste vervoerders afgerekend op het op tijd rijden. Onder deze omstandigheden is het te begrijpen dat een vervoerder soms letterlijk niet zit te wachten op iemand die de rit alleen maar ophoudt. Opdrachtgevers zullen zich dus scherp bewust moeten zijn van de potentieel tegenstrijdige belangen tussen vervoerder en opdrachtgever en zodanige contractuele eisen stellen dat de vervoerder optimaal gestimuleerd wordt om servicegericht te werken.

Een voorbeeld is het nieuwe contract van de Valys, waar is afgesproken dat de vervoerder moet zorgen voor een warme overdracht naar en van de vervoerder van het OV. De assistentieverlening door NS op een groot aantal treinstations is een ander voorbeeld.

Wettelijke voorschriften

In sommige gevallen is de toepassing van wettelijke voorschriften de beste manier om een verandering in gang te zetten. Als het gaat om de toegankelijkheid of veiligheid van het vervoer dan zijn wettelijke voorschriften geschikt als instrument om een gewenst minimumniveau te realiseren.

Financiële prikkels

Daar waar wettelijke voorschriften bij uitstek functioneren om een minimumniveau te garanderen, kunnen financiële prikkels ook stimuleren dat opdrachtgevers of vervoerders boven een bepaald minimumniveau presteren. Door subsidies of financiële beloningen kan de kwaliteit of toegankelijkheid van vervoer worden gestimuleerd. Verschillende vervoercontracten kennen bonusregelingen voor goed presteren, bijvoorbeeld ten aanzien van het reduceren van het aantal klachten.

Tot slot

Bij de inventarisatie van beïnvloedingsmogelijkheden om reizigers richting het OV te bewegen is niet gedifferentieerd binnen de totale doelgroep van reizigers die gebruik

maken van het doelgroepenvervoer. De experts in de klankbordgroep geven aan dat bij de inzet van interventies dit mogelijk wel wenselijk is. Zo verwachten de experts dat jongeren eerder zullen overstappen naar OV en meer ontvankelijk zullen zijn voor nieuwe vormen van vervoer dan ouderen. Daarnaast zal er altijd een groep zijn (early adapters) die graag gebruik maakt van nieuwe mogelijkheden. Ook zal er een grote middengroep zijn die enige ondersteuning en aanmoediging nodig heeft en een groep die niet gemotiveerd is om mee te gaan met nieuwe ontwikkelingen. Het lijkt verstandig om vooral energie te steken in de eerste en tweede groep en er niet vanuit te gaan dat ooit alle reizigers volledig zullen overstappen op het OV omdat een flink deel dit simpelweg niet kan gelet op de aard van de beperking. Het doelgroepenvervoer zal voor bepaalde reizigers altijd nodig zijn.

Ook benoemen de experts dat het gebruik van het OV, en dan vooral de trein, voor reizigers van het doelgroepenvervoer met name voor lange ritten interessant zal zijn. Voor de korte ritten levert een overstap op OV vaak eerder meer nadelen dan voordelen op, uitgezonderd de ritten die bedoeld zijn als voor- en natransport op een (langere) OV-verplaatsing.

Als laatste is het van belang om bewust te zijn van de mate waarin interventies effectief zijn voor verschillende subdoelgroepen. Zo hebben reizigers met een fysieke beperking andere ondersteuning nodig dan reizigers met een mentale beperking. Het concept toegankelijkheid is dus veel breder dan alleen het aanpassen van de fysieke toegankelijkheid.

4.4 Beoordeling

In dit hoofdstuk is een groot aantal sturingsinstrumenten en maatregelen gepresenteerd. Voor veel van deze instrumenten geldt dat deze vooral kunnen worden toegepast en uitgewerkt door partijen die op decentraal niveau actief zijn: gemeenten, zorginstellingen en vervoerders. Dat geldt met name voor de genoemde pullmaatregelen gericht op het begeleiden van mensen met een beperking naar het OV: het informeren van reizigers over reismogelijkheden, het inzetten van OV-ambassadeurs en OV-buddies, het kennis laten maken met het OV, probeerkaartjes etc. Het Rijk kan een rol spelen door de kennisdeling te stimuleren.

Met de introductie van de OV-chipkaart en de afschaffing van de strippenkaart hebben OV-autoriteiten de mogelijkheid om het prijsinstrument gericht in te zetten teneinde meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen. Binnen dit kader kunnen decentrale partijen abonnementsvormen en kaartjes ontwikkelen om mensen met een beperking te stimuleren meer gebruik te maken van het OV. Op Rijksniveau zou het ministerie van Infrastructuur en Milieu als concessieverlener van het Hoofdrailnet hierin ook een rol kunnen spelen.

De deskundigen in de sector zien ten slotte een aantal sturingsinstrumenten die kansrijk zijn om verder uit te werken en waarbij het Rijk een bepaalde rol zou moeten spelen om een verdere ontwikkeling mogelijk te maken. Deze instrumenten hebben betrekking op: a) toegankelijkheid OV; b) integratie vervoersystemen; en c) indicatiestelling Valys. Deze drie instrumenten werken wij in de volgende hoofdstukken verder uit.

5. Toegankelijkheid OV

5.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk hebben wij geconcludeerd dat het toegankelijker maken van het openbaar vervoer één van de sturingsinstrumenten is om de overstap naar OV te bevorderen. Ingegeven door de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (WGBH/ CZ) is het overheidsbeleid erop gericht om het openbaar vervoer stapsgewijs toegankelijker te maken voor mensen met een beperking. Voor het verbeteren van de toegankelijkheid zijn grote investeringen nodig die niet allemaal op korte termijn kunnen worden gerealiseerd. Het doel is dat het openbaar vervoer uiterlijk in 2030 volledig toegankelijk is.

In dit hoofdstuk bespreken wij de actuele stand van zaken met betrekking tot de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de plannen die de verschillende actoren hebben gepresenteerd om de beleidsambitie te realiseren. Wij maken hierbij een onderscheid tussen het spoorvervoer en het stads- en streekvervoer. Wij zullen nagaan in hoeverre het toegankelijk maken van het OV al heeft geleid tot een verhoogd gebruik door mensen met een beperking.

5.2 Toegankelijkheid spoor[59]

De toegankelijkheidsverbeteringen aan het spoorsysteem zijn vastgelegd in het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor uit 2005 en het Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid Spoor[60]. ProRail is verantwoordelijk voor infrastructurele aanpassingen aan stations en perrons, terwijl vervoerders (met name NS als vervoerder op het Hoofdrailnet) aan de lat staan om het materieel toegankelijk te maken. NS is daarnaast als vervoerder op het Hoofdrailnet verantwoordelijk voor het toegankelijk maken van de reisinformatievoorziening[61]. De actoren in de spoorsector nemen de komende jaren de nodige maatregelen die ertoe bijdragen dat de volgende twee doelen zullen worden gerealiseerd:

- Voor reizigers met auditieve en/of visuele beperkingen is het spoorsysteem in 2015 vrijwel volledig en in 2028 volledig toegankelijk.
- Voor reizigers in een rolstoel is een groot deel van het spoorsysteem voor 2030 toegankelijk.

---

[59] Brief van Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan Tweede Kamer: Voortgangsrapportage realisatie toegankelijkheid spoor d.d. 15 november 2012.
Brief van Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan Tweede Kamer: Plan van Aanpak Toegankelijkheid Spoor d.d. 30 maart 2012.

[60] ProRail en NS (2005) Implementatieplan Toegankelijkheid en ProRail (2010) Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid.

[61] KpVV (2012) Spoorboekje.

Toegankelijkheid stations en perrons

Het deelprogramma bereikbaarheid perron bestaat uit het bouwen van liften, het aanpassen of bouwen van hellingbanen, het aanpassen van perronhoogtes en het uitvoeren van een reeks kleinere maatregelen (o.a. aanbrengen geleide lijnen, aanbrengen informatie in braille, toegankelijk maken toiletten). Het totale investeringsbedrag voor het aanpassen van stations bedraagt € 664 miljoen. Het einddoel is dat alle stations in 2030 toegankelijk zijn, waarbij als tussendoel is geformuleerd dat in 2020 90% van de stations toegankelijk is. In tabel 5.1 is op te maken welk gedeelte tot en met 2012 is gerealiseerd.

Tabel 5.1 Realisatie deelprogramma bereikbaarheid perron tot en met 2012 (t.o.v. tussendoel 2020)

Onderdeel	Gerealiseerd
Bouwen liften	44%
Aanpassen/ bouwen hellingbanen	49%
Aanpassen perronhoogte	48%
Uitvoeren kleine maatregelen	57%

Bewerking MuConsult op basis van cijfers uit Voortgangsrapportage realisatie toegankelijkheid spoor 2012 d.d. 21maart 2013.

Toegankelijkheid materieel

(Vrijwel) al het materieel op regionale spoorlijnen is reeds toegankelijk, dat wil zeggen heeft een gelijkvloerse instap[62].

Het meeste materieel dat NS inzet voor de Hoofdrailnetconcessie heeft nog geen gelijkvloerse instap. NS zal haar materieelpark stapsgewijs aanpassen. In 2011 is de instroom van nieuwe, gelijkvloerse sprinters (type SLT) voltooid. Uiterlijk in 2025 zullen alle sprinters toegankelijk zijn, waardoor in dat jaar een landelijk dekkend net van toegankelijke (sprinter) treinen zal ontstaan.

Voor wat betreft het intercitymaterieel zijn alle 137 Intercitytreinstellen (ICM) reeds voorzien van rolstoeltoegankelijke toiletten, lichtgevende deurknopbediening, informatieschermen en een plaats voor één rolstoelreiziger. Dit materieel heeft echter geen gelijkvloerse instap, zodat assistentie nodig blijft. Verder zullen in de periode tot medio 2013 alle 50 dubbeldekstreinstellen (DDAR) rolstoeltoegankelijke toiletten, lichtgevende deurknopbediening en informatieschermen krijgen. In 2012 zijn daarvan 21 treinstellen ingestroomd[63].

In 2030 zullen echter de dubbeldeks intercity's type VIRM nog steeds rijden. Dit materieel beschikt niet over een gelijkvloerse instap. NS zal haar materieelinzet zodanig plannen dat vanaf 2025 op elk intercitytraject minimaal 1x per uur een toegankelijke intercity rijdt. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft aangegeven als voorwaarde in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet voor 2025 en verder opnemen dat op elk

[62] Brief van Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan Tweede Kamer: Voortgangsrapportage realisatie toegankelijkheid spoor d.d. 15 november 2012.

[63] Brief van Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan Tweede Kamer: Voortgangsrapportage realisatie toegankelijkheid spoor 2012 d.d. 21 maart 2013.

intercitytraject minimaal één keer per uur per richting zelfstandig toegankelijke Intercity's rijden[64]. De NS verwacht dat in 2034 85% van het materieel voorzien is van een gelijkvloerse instap. Naar verwachting zal in 2045 al het materieel zelfstandig toegankelijk zijn.

5.3 Toegankelijkheid stads- en streekvervoer

Toegankelijkheid materieel

Busmaterieel
Vrijwel alle bussen (98%) in het stads- en streekvervoer zijn toegankelijk. Toegankelijke bussen zijn voorzien van een lage vloer bij de in- en uitstapdeur, hebben een knielsysteem, een uitklapplank bij de middendeur, een rolstoelplek, een automatisch halte-afroepsysteem en in kleur contrasterende stangen en handgrepen.

Metro's
Alle metrovoertuigen in Amsterdam en Rotterdam zijn toegankelijk. Dat geldt ook voor alle voertuigen die op RandstadRail en voor de Sneltram Utrecht – Nieuwegein[65] worden ingezet.

Trams

Stadsvervoer Amsterdam
Alle trams die vanaf 1989 zijn aangeschaft, zijn toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking en beschikken over een rolstoelplek. Het gaat om twee types lagevloertrams: met een verlaagd middenperron (type 11G (20) en 12G (25)) en met een volledig lagevloer (de 155 Combino's). De 16 oudste trams (9G/10G) zijn niet toegankelijk. Voor de inzet van deze trams gelden de volgende bepalingen:
- GVB laat op tramlijnen een rit met een tram die niet toegankelijk is voor mensen met een mobiliteitsbeperking altijd volgen door een rit met een toegankelijke tram.
- GVB geeft met een sticker op de buitenkant van de trams duidelijk aan of een tram toegankelijk is voor reizigers in een rolstoel.
- GVB geeft in lijnfolders en op haltes aan wanneer een rit wordt uitgevoerd met trams die niet rolstoeltoegankelijk zijn.
- Conducteurs zijn verplicht om de oprijplank in de Combino's uit te klappen als een rolstoelgebruiker dat aangeeft.
- Alle trams zijn voorzien van een automatisch halteomroepsysteem.
- Alle trams beschikken over een eenregelig display voor het tonen van reisinformatie. Eind dit jaar beschikken alle Combino's over een beeldscherm voor het tonen van reisinformatie.

Stadsvervoer Haaglanden

---

[64] Brief van Ministerie van Infrastructuur en Milieu aan Tweede Kamer d.d. 30 maart 2012: Motie Toegankelijkheid Aptroot Bashir. IenM/BSK-2012/28319.

[65] In Utrecht wordt in de spits nog sporadisch de 'Weense tram' ingezet, die niet goed toegankelijk is voor mensen met een beperking.

De voertuigen van RandstadRail zijn reeds toegankelijk.
Alle trams van het type GTL8 zijn minder toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking en niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Deze trams zijn voorzien van een automatisch halteomroepsysteem. Verder beschikken zij over een eenregelig display voor het tonen van reisinformatie, over een beeldscherm voor het tonen van reisinformatie en een routeoverzicht van haltes en overstapmogelijkheden.

In 2010 zijn 40 voertuigen besteld van het type Siemens Avenio; deze stromen in vanaf najaar 2014. Voor 2022 is voorzien in een tweede instroom van nieuwe trams; dan zullen alle voertuigen van het type GTL8 uit het straatbeeld gaan verdwijnen. Alle trams die vanaf 2010 zijn/worden aangeschaft, zijn toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking en beschikken over tenminste twee rolstoelplekken. Deze trams worden voorzien van een automatisch halteomroepsysteem. Verder gaan deze trams beschikken over een eenregelig display voor het tonen van reisinformatie, over een beeldscherm voor het tonen van reisinformatie en een routeoverzicht van haltes en overstapmogelijkheden[66].

Stadsvervoer Rotterdam
Het zogenaamde TramPlusnetwerk in de stadsregio Rotterdam is grotendeels toegankelijk. Het TramPlusnetwerk bestaat uit vijf tramlijnen (lijnen 2, 20, 21, 23 en 25). Alle TramPlushaltes zijn opgehoogd en voldoen aan de toegankelijkheidseisen, behalve voor wat betreft de aanwezigheid van geleidelijnen. Vanwege beperkte financiële middelen zal de stadsregio alleen bij de aanleg van nieuwe haltes en in werk-met-werksituaties geleidelijnen op TramPlushaltes aanleggen[67]. Het TramPlusmaterieel heeft een lagevloer en is (in combinatie met de opgehoogde haltes) daarmee rolstoeltoegankelijk. Ook zijn de haltes en trams voorzien van (dynamische) reisinformatiedisplays en omroepinstallaties.

Naast de TramPlus bestaat er het Stadstramnetwerk van 3 tramlijnen (lijnen 4, 7 en 8). De afgelopen jaren is het oude trammaterieel geleidelijk vervangen. Sinds eind 2012 wordt op de Stadstramlijnen alleen nog maar gereden met lagevloertrams. De haltes zijn nog niet toegankelijk. De verwachting voor 2015 is dat door werk-met-werk te maken, er van de Stadstramhaltes 55 to 75 % toegankelijk kan zijn[68].

Toegankelijkheid haltes
OV-autoriteiten en wegbeheerders in Nederland hebben met elkaar afgesproken dat in 2016 gemiddeld 46% van alle OV-haltes toegankelijk is (zie tabel 5.2). Daarbij is besloten prioriteit te geven aan de drukste haltes en aan haltes die door mensen met een beperking het meest worden gebruikt. Na 2016 zullen de overige haltes ook zoveel mogelijk toegankelijk worden gemaakt, waarbij aanpassingen aan haltes zullen worden meegenomen in de reguliere onderhoudsprogramma's van wegen ('werk met werk'). Nieuwe haltes zullen gelijk worden aangelegd volgens de geldende toegankelijkheidseisen.

---

[66] Bron: informatie Stadsgewest Haaglanden.
[67] Stadsregio Rotterdam (2011) Beleidslijn Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2011 – 2015. Vastgesteld door het dagelijks bestuur op 16 februari 2011
[68] Stadsregio Rotterdam (2011) Beleidslijn Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2011 – 2015. Vastgesteld door het dagelijks bestuur op 16 februari 2011

De meeste OV-haltes liggen aan wegen die in beheer zijn bij gemeenten. Daarnaast hebben provincies, waterschappen en Rijkswaterstaat haltes in beheer. Vanwege het grote aantal betrokken actoren is het lastig om een actueel beeld te krijgen van de stand van zaken rond het toegankelijk maken van OV-haltes. De meest recente cijfers hebben betrekking op 2011[69]. Hieruit komt naar voren dat eind 2011 36% van de haltes in Nederland toegankelijk waren. Uit tabel 5.2 valt op te maken dat er grote regionale verschillen zijn in het percentage toegankelijke haltes.

Tabel 5.2 Stand van zaken haltetoegankelijkheid

	Realisatie 2011	**Doelstelling 2016**	**Percentage gerealiseerd**
Drenthe	38%	46%	82%
Flevoland	41%	46%	90%
Friesland	30%	42%	73%
Gelderland	40%	46%	87%
Groningen	32%	46%	69%
Limburg	46%	26%	178%
Noord-Brabant	24%	43%	56%
Noord-Holland	47%	46%	102%
Overijssel	50%	50%	100%
Utrecht	38%	45%	83%
Zeeland	3%	40%	7%
Zuid-Holland	37%	49%	76%
BR Utrecht	27%	54%	51%
Haaglanden	48%	53%	91%
SR Amsterdam	24%	57%	42%
SR Arnhem-Nijmegen	48%	45%	106%
SR Eindhoven	47%	65%	72%
SR Rotterdam	12%	54%	23%
Regio Twente	49%	47%	105%
Landelijk	**36%**	**46%**	**77%**

Bron: Eigen bewerking op basis van Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011). Totaaloverzicht bushaltetoegankelijkheid. Excelinvulformat.

Metrostations Amsterdam

- Alle metrostations zijn rolstoeltoegankelijk en voorzien van vaste trappen, roltrappen en liften. Sommige metrostations hebben meerdere uitgangen, maar deze zijn niet allemaal voorzien van liften.
- De sneltram naar Amstelveen rijdt na station Zuid op een vrije baan met gelijkvloerse kruisingen. Deze haltes hebben een laag niveau voor tram 5 en een hoog niveau voor de sneltram en zijn bereikbaar met hellingen en trappen.
- Met uitzondering van enkele haltes op lijn 51 zijn de metrostations voorzien van informatiedisplays en wordt de eerstvolgende metro automatisch omgeroepen.
- De perrons op metrostations van lijn 50 zijn tot aan station Zuid voorzien van geleidelijnen op de haltes, met uitzondering van station Sloterdijk. De perrons op

[69] Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011). Totaaloverzicht bushaltetoegankelijkheid. Excelinvulformat.

de metrostations van de overige lijnen zijn incidenteel voorzien van geleidelijnen. Wel hebben deze perrons een ingefraisde schrikrandmarkering.
- Alle perrons op de metrostations zijn met een lift bereikbaar. Alle metrostations zijn voorzien van een automatisch omroepsysteem en van een tweeregelige Passagier Informatie Display (PID) waarop voor de twee eerstvolgende ritten de tijd tot vertrek wordt afgeteld.

Metrostations Rotterdam
- Alle metrostations zijn toegankelijk door de aanwezigheid van liften en/of hellingbanen.
- Bij alle metro's is er een gelijkvloerse instap vanaf het perron.
- Verder zijn de metrostations en –perrons voorzien van displays met (dynamische) reisinformatie en omroepinstallaties.

5.4 Prognoses aanbod openbaar vervoer

Nu de ontwikkelingen in de mate van toegankelijkheid in kaart zijn gebracht is het ook van belang om de verwachte ontwikkelingen in het aanbod van openbaar vervoer te analyseren. Niet alleen de *kwaliteit (in termen van toegankelijkheid)* van het openbaar vervoer is immers van invloed op de mogelijkheden dat doelgroepen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer, ook moet het openbaar vervoer in voldoende mate *beschikbaar* zijn. In figuur 5.1 is weergegeven hoe de vraag (en daarmee het aanbod, er vanuit gaande dat het aanbod de vraag faciliteert) naar openbaar vervoer zich tot 2028 zal ontwikkelen[70]. Wij zien dat het openbaar vervoer in de grote steden de komende jaren flink zal groeien. Ook het vervoer tussen stedelijke gebieden (het intercityvervoer) vertoont een toename. Het openbaar vervoer in meer landelijke gebieden (het streekvervoer) vertoont echter een dalende tendens.

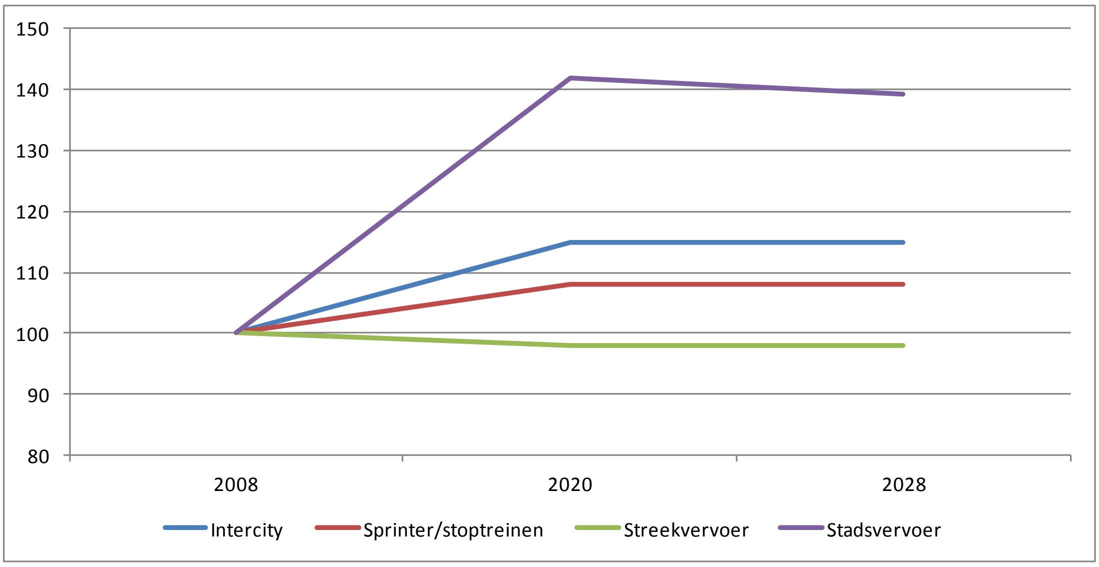
Een en ander betekent dat het openbaar vervoer in en tussen stedelijke gebieden zowel voor wat betreft toegankelijkheid als qua beschikbaarheid op termijn zal verbeteren, maar dat in landelijke gebieden het traditionele lijngebonden streekvervoer waarschijnlijk onder druk zal komen te staan. De voorgenomen bezuinigingen op het stads- en streekvervoer en de afschaffing van de OV-studentenkaart zullen dit proces waarschijnlijk verder versnellen[71]. OV-autoriteiten zullen dan ook in toenemende mate zullen gaan zoeken naar alternatieve collectieve vervoersystemen om toch te kunnen blijven voorzien in de vervoerbehoefte in deze gebieden.

---

70 Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2011) NMCA Openbaar Vervoer. Deelrapportage.

71 Merk op dat ook stedelijke gebieden te maken krijgen met bezuinigingen, waarvan nog onzeker is hoe die worden ingevuld. De bezuinigingen kunnen als consequentie hebben dat de fijnmazigheid van het netwerk afneemt, waardoor loopafstanden naar de dichtstbijzijnde halte toenemen.

Figuur 5.1 Ontwikkelingen openbaar vervoer tot 2028



5.5 Conclusies

Uit het voorgaande valt te concluderen dat het OV-systeem toegankelijker wordt en in de toekomst nog toegankelijker gemaakt zal worden. De vraag is in welke mate de toenemende toegankelijkheid ertoe leidt dat doelgroepen meer gebruik zijn gaan maken van het OV. Er zijn geen harde cijfers beschikbaar die dit kunnen onderbouwen. Wel kunnen wij vaststellen dat het gebruik van het doelgroepenvervoer de afgelopen jaren niet is afgenomen. Duidelijk is dat er met het louter (fysiek) toegankelijk maken van het OV nog onvoldoende voorwaarden zijn gecreëerd om mensen met een beperking meer gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.

Zo zijn weliswaar veel bushaltes inmiddels toegankelijk gemaakt, maar is de omgeving van de halte in sommige gevallen nog niet toegankelijk. Hierdoor kan de doelgroep niet goed bij de halte komen. Dit aspect wordt des te belangrijker wanneer als gevolg van bezuinigingen buslijnen verdwijnen en daardoor loopafstanden naar haltes toenemen. Inmiddels is er een CROW-werkgroep geformeerd om over dit aspect nieuwe richtlijnen op te stellen die wegbeheerders kunnen helpen bij het inrichten van de halteomgeving.[72]

Naast de fysieke toegankelijkheid, zoals een gelijkvloerse instap, de aanwezigheid van geleidelijnen en overige technische voorzieningen blijkt de mentale toegankelijkheid ook een barrière te zijn om gebruik te maken van het OV. Om mentale drempels weg te nemen kan gedacht worden aan het verbeteren van de communicatie vooraf en tijdens de reis, heldere instructies en de mogelijkheid tot assistentie wanneer dat nodig is. Voorbeelden hiervan zijn in het vorige hoofdstuk beschreven. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is onder de noemer 'flankerende maatregelen toegankelijkheid' hiernaar een onderzoek gestart dat moet uitmonden in concrete diensten en producten

[72] Presentatie Frans Heijnis, CROW KpVV bijeenkomst over betaalbaar en goed collectief vervoer Utrecht, 8 november 2012

die bijdragen aan de verbetering van de toegankelijkheid[73].

Verder is onbekend of gemeenten strenger zijn gaan indiceren nadat het openbaar vervoersysteem in de betreffende gemeente toegankelijker is geworden. In Arnhem is dit bijvoorbeeld wel gedaan, wat heeft geleid tot een afname van het Wmo-gebruik van de Stadsregiotaxi[74]. Een strengere indicatiestelling in combinatie met het toegankelijker maken van het openbaar vervoer (dus pull én push) lijkt een belangrijke sleutel om mensen meer gebruik te laten maken van het OV.

[73] Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2013) Plan van aanpak Flankerend beleid toegankelijkheid OV-keten.

[74] http://www.naarbetercontractvervoer.nl/files_content/Plenair_Presentatie%20Arnhem_%20Kanteling%20in%20doelgroepenvervoer%208-11-012.pdf

6. Mogelijkheden integratie op systeemniveau

6.1 Inleiding

De roep om meer samenwerking en bundeling van het doelgroepenvervoer is niet nieuw. Sinds 2005 worden de mogelijkheden onderzoeksmatig verkend door middel van pilots. De algemene conclusie is dat bundeling van doelgroepenvervoer complex en lastig te organiseren is. De doelgroepen verschillen sterk van elkaar voor wat betreft soort beperking, hebben eigen behoeftes en wensen ten aanzien van (de begeleiding tijdens) het vervoer en zijn mede daarom lastig te combineren. Toch is het niet zo dat er helemaal geen bundelingsmogelijkheden zijn. Op lokaal niveau zijn goedwerkende initiatieven te vinden die bijdragen aan een efficiëntere uitvoering van het doelgroepenvervoer. Deze initiatieven zijn uitgebreid beschreven in verschillende rapporten, waaronder het KpVV-rapport "Samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer".

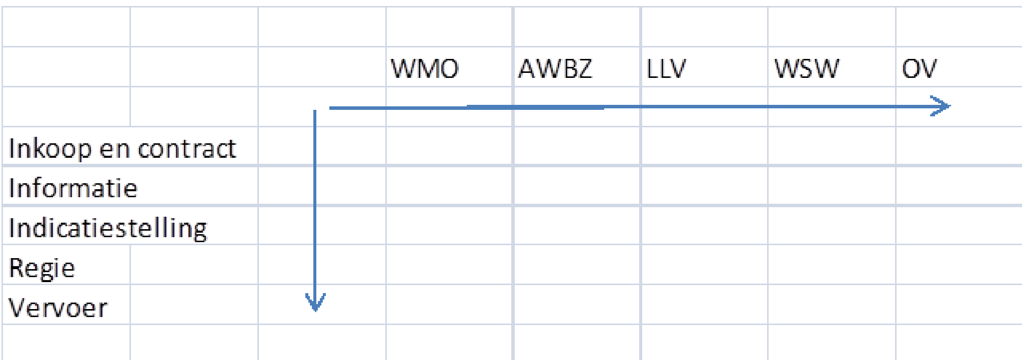
In hoofdstuk 4 zijn de push- en pullfactoren in kaart gebracht die mede aan deze lokale initiatieven ten grondslag liggen. Enkele van deze initiatieven zijn zo kansrijk dat ze landelijk steeds meer aandacht krijgen. In dit hoofdstuk bespreken we de huidige benadering van bundeling en geven we denkrichtingen mee om de overstap en bundeling tussen doelgroepenvervoer en OV in de toekomst te versterken.

6.2 Huidige bundeling en integratie

Horizontale en verticale samenwerking

Binnen elke regeling onderscheiden we de volgende onderdelen of stappen: beleid, indicatiestelling, informatievoorziening, inkoop, contractbeheer, regie en vervoer. Een gebruikelijke manier om verschillende bundelingsmogelijkheden te beschouwen is door een indeling te maken naar horizontale en verticale samenwerking (illustratief, niet volledig):

Figuur 6.1 Horizontale en verticale samenwerking



1. ***Horizontale samenwerking:*** Hierbij gaat het om afstemming c.q. samenwerking tussen twee of meer verschillende vervoerregelingen (bijvoorbeeld AWBZ- en Wmo-vervoer). Samenwerking kan plaatsvinden op verschillende niveaus in de keten, bijvoorbeeld gezamenlijke inkoop, indicatiestelling, één loket en/of vervoer.
2. ***Verticale samenwerking:*** Hierbij gaat het om afstemming c.q. samenwerking tussen de verschillende onderdelen of stappen binnen één regeling of meerdere regelingen en hierin samen te werken. Een voorbeeld is de één loketgedachte, waar een cliënt (voor één regeling) terecht kan voor zowel toegang tot de regeling, informatie over de regeling, informatie over het vervoer binnen die regeling. Een ander voorbeeld is dat regie en vervoer in één hand komen.

Lage bezettingsgraad

Lokaal zijn goede ervaringen opgedaan met de bundeling van het doelgroepenvervoer. Toch heeft dit (nog) niet geresulteerd in een bredere landelijke toepassing van de initiatieven. Tijdens gesprekken met betrokken projectleiders en leden van de klankbordgroep zijn enkele knelpunten naar voren gekomen waardoor het bundelen moeizaam verloopt. Zo leert de ervaring dat de kenmerken van de doelgroepen erg kunnen verschillen. Daarnaast lopen de uitvoeringskenmerken van de verschillende regelingen sterk uiteen, bijvoorbeeld vanwege spreiding over de dag of week, wel of geen vaste vertrek- of aankomstpunten, of vertrek- of aankomsttijden die niet of nauwelijks te combineren zijn. Het gevolg is dat de gemiddelde bezettingsgraad in veel regelingen laag is.

Bij het doelgroepenvervoer zijn veel verschillende opdrachtgevers betrokken die ieder hun eigen, uiteenlopende eisen aan het vervoer stellen. Door deze verschillen in eisen zijn regelingen moeilijk op elkaar af te stemmen. Op lokaal niveau zijn weliswaar enige goede ervaringen opgedaan met het bundelen van doelgroepenvervoer, maar deze successen zijn erg afhankelijk van de specifieke situatie waarin min of meer 'toevallig' bepaalde mogelijkheden kunnen worden benut. Wel bestaat het beeld dat de samenwerking tussen gemeenten onderling en tussen gemeenten en instellingen/scholen de afgelopen jaren (na enkele aanbestedingsrondes) sterk is verbeterd en dat met name bij structurele ritten (bijvoorbeeld leerlingenvervoer) de winst reeds is behaald.

Eerder in het rapport hebben wij geconcludeerd dat de incidentele ritten die met name in het Wmo-vervoer/ Regiotaxi worden gereden lastig zijn te bundelen. De bezettingsgraad van ritten blijft daardoor laag. Dit maakt het doelgroepenvervoer relatief duur. Deze ritten zijn lastiger te plannen omdat ze een sterk individueel karakter hebben. Om de bundelingsmogelijkheden voor de vervoerder binnen het huidige systeem optimaal te benutten is er voor gekozen om te werken met een marge rond het tijdstip van vertrek. Op die manier heeft de vervoerder meer mogelijkheden om ritten te combineren. De mate van succes hangt mede samen met de prikkels die de vervoerder vanuit het contract heeft.

Kansen voor bundeling op systeemniveau

Concluderend kunnen we stellen dat het bundelen van verschillende groepen in één rit of voertuig niet kansrijk is gebleken en daarom zal deze bundeling op het

uitvoeringsniveau niet verder worden uitgediept in dit onderzoek. Wel zien we, samen met partijen in het veld, kansen voor de versterking van de bundeling op systeemniveau. Hier zijn enkele initiatieven die kansrijk zijn om landelijk verder te implementeren met als doel om enerzijds de bundeling binnen het doelgroepenvervoer te stimuleren en anderzijds enkele doelgroepen te helpen (push) om de overstap naar het OV te maken.

6.3 Regiecentrale: bundeling op systeemniveau

Bundelen meerdere vervoervormen in 1 contract

Omdat het doelgroepenvervoer vanuit veel verschillende regelingen wordt betaald is in het verleden de wens geuit om de geldstromen meer de bundelen. De gedachte is dat het samenvoegen van financiële middelen resulteert in een meer integrale benadering van verschillende regelingen waardoor bundelingsmogelijkheden ontstaan. Een uitwerking daarvan is dat een gemeente (of meerdere gemeenten samen) alle vormen van doelgroepenvervoer in één contract onderbrengt en aanbesteedt. De vervoerder heeft als voordeel dat hij waar mogelijk optimaal (volgtijdelijk) kan bundelen en de voertuigen beter kan benutten wat resulteert in een lagere prijs[75]. Daarnaast bestaan er wellicht mogelijkheden voor gemeenten om een aanbestedingsvoordeel halen door de verschillende vervoerstromen te bundelen voor zover er schaalvoordelen te realiseren zijn.

Loskoppelen regie / planning - vervoer

Een andere mogelijkheid is dat opdrachtgevers het vervoer loskoppelen van de planning en zelf meer de regie in handen nemen. De grondgedachte om binnen het vervoer de planning en de uitvoering van elkaar te scheiden is als eerste toegepast in de provincie Gelderland. Daar zijn een aantal jaren geleden het callcenter en de uitvoering van het Wmo-/Regiotaxivervoer als twee aparte contracten aanbesteed.

De zogenaamde regiecentrale gaat hierin nu een stap verder, door ook andere vormen van doelgroepenvervoer hierin onder te brengen. In Zeeland is door de gemeenten in Zeeuws Vlaanderen een vervoerscentrale opgezet die de ritten voor het doelgroepenvervoer (met uitzondering van AWBZ- en leerlingenvervoer) plant. De vervoercentrale koopt vervoer in bij de vervoerder en geeft vervolgens aan op welke wijze de ritten moet worden uitgevoerd. In de regio Twente en in mindere mate de regio BRU zien we een verschuiving waarbij de overheid een aparte regiecentrale opzet voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer. In Twente wordt het regionale niveau gezien als het niveau dat de meeste kansen biedt voor bundeling van reizigers in met name het Wmo-/Regiotaxivervoer. Betrokken gemeenten zien de regiecentrale daarmee als het vehikel van de onderlinge samenwerking.

De regiecentrale is een breed begrip dat lokaal wordt ingevuld aan de hand van de specifieke wensen. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen de structuur en de uitvoering.

---

[75] Of de vervoerder volgtijdelijk kan bundelen hangt niet alleen van de vervoerder af, maar ook van de mogelijkheden in scholen en instellingen, bijvoorbeeld ten aanzien van afstemming van start- en eindtijden van activiteiten.

Structuur: organisatorische opzet regiecentrale

Bij de structuur gaat het enerzijds om de juridische vormgeving van de regiecentrale. Gekozen kan worden voor het opzetten van een gezamenlijke juridische rechtspersoon waarvan de gemeenten aandeelhouder zijn (Zeeland) maar er kan ook voor worden gekozen om de regiecentrale apart aan te besteden en onder te brengen bij een derde partij. Uit onderzoek van het KpVV blijkt dat partijen verschillend denken over de structuur van de Regiecentrale[76].

Uitvoering: regiecentrale kan meerdere taken vervullen

Bij de uitvoering gaat het om de taken die de regiecentrale heeft. De smalle definitie van de regiecentrale is het aannemen en plannen van de ritten. Hier zitten weinig verschillen met een telefooncentrale die een vervoerder heeft. De regiecentrale kan ook breder kijken. Bijvoorbeeld door het aanbieden van meerdere vervoersmogelijkheden die afgestemd zijn op de wensen van de reiziger. Gedacht kan worden aan de snelst mogelijke route, een route zonder overstappen, een route die deels met het OV wordt afgelegd. Naast het plannen van de route kan de regiecentrale ondersteunen bij het aanvragen van assistentie bij de Nederlandse Spoorwegen voor het reizen met de trein. Daarmee verschuift de opdracht voor een regiecentrale van het optimaal plannen van ritten binnen het doelgroepenvervoer naar het plannen van ketenreizen waarbij (afhankelijk van de mogelijkheden van de cliënt) ook gekeken wordt naar de mogelijkheden om gebruik te maken van het OV. Ook zou de Valys hier op termijn in ondergebracht kunnen worden wanneer de voorgenomen decentralisatie naar gemeenten wordt gerealiseerd.

In de regio Twente denkt men erover na om door middel van verschillen in tarieven de reiziger te prikkelen vaker te kiezen voor vervoervormen die goed te bundelen zijn. De gedachte is dat hoe flexibeler de reiziger is hoe lager de prijs is omdat daarmee meer mogelijkheden voor bundeling zijn. De regiecentrale kan de reiziger dan informeren over de verschillende vervoermogelijkheden en de bijbehorende kosten. In Limburg bestaat er al een verschillend tarief.

In Zeeland komen bij de regiecentrale ook de klachten over het vervoer binnen zodat snel kan worden bijgestuurd richting de vervoerder. Voor reizigers ten slotte is het voordeel van een regiecentrale dat zij via “één lokaal telefoonnummer al hun vragen over het vervoer kunnen stellen. Omdat sommige reizigers gebruik kunnen maken van verschillende regelingen (bijvoorbeeld AWBZ vervoer en de Regiotaxi) vergroot dit de duidelijkheid.

Praktische zaken bij het opzetten van een regiecentrale

Hoewel de wens voor meer regionale regiecentrales breed wordt gedragen ervaren partijen hobbels bij het vormgeven ervan. Contracten van gemeenten lopen niet gelijktijdig af waardoor de opstart van een regiecentrale (vanwege een ingroeimodel) in het begin kostbaar kan zijn. Daarnaast is veel kennis over de juridische structuur nodig en werkt het systeem enkel wanneer alle betrokken gemeenten er voor kiezen om gebruik te maken van de regiecentrale.

---

[76] KpVV (2012) Update Nr. 07. Doelgroepenvervoer.

Bij de opzet van regiecentrales ervaren de gemeenten het inrichten van de financiële back office als een lastige hobbel. Door de regiecentrale worden immers ritten vanuit verschillende gemeenten en reizigers vanuit verschillende regelingen met elkaar gecombineerd. Partijen dienen vooraf goede afspraken te maken over de financiële afwikkeling.

In Zeeland is het mede met hulp van een opstartsubsidie vanuit het Rijk gelukt een regiecentrale op te zetten die voldoet aan de lokale behoeftes. Het kan zinvol zijn dat het Rijk meer van dergelijke initiatieven in de opstartfase ondersteunt. Hierdoor kunnen verschillende blauwdrukken ontstaan die vervolgens door andere gemeenten kunnen worden toegepast. Het Rijk stimuleert zo kennisontwikkeling en -verspreiding.

Kunnen we leren uit het buitenland?

In **Zweden** en **Denemarken** bestaan ook regionale regiecentrales die de verschillende doelgroepenritten plannen. De centrales worden door de overheid opgezet en beheerd. De vervoerder is slechts verantwoordelijk voor de uitvoering. De percelen worden in onderdelen en voor een korte periode van meestal 1 jaar aanbesteed waardoor ook kleinere vervoerders een kans krijgen om te participeren in het systeem. Door middel van een telefoonnummer is er voor reizigers duidelijkheid en herkenbaarheid.

In **Vlaanderen** wil de minister van Mobiliteit en Openbare Werken de versnippering in het doelgroepenvervoer tegengaan. Nu zijn er verschillende systemen die niet op elkaar aansluiten en is er geen volledige dekking binnen Vlaanderen. In Leuven is daarom een nieuw project gestart met twee Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV). Voor mensen met een mobiliteitsbeperking is er voortaan één aanspreekpunt voor alle vragen rond verplaatsingen (www.meermobiel.be). Via de website kunnen gebruikers zoeken in de Databank Aangepast Vervoer. Dit alles moet uiteindelijk leiden tot een geïntegreerd, complementair en gebiedsdekkend toegankelijk vervoersysteem, aldus de minister. Vervolgens kunnen reizigers contact zoeken met de centrale voor het plannen van een rit. De centrale stimuleert het gebruik van het openbaar vervoer, dit is altijd de eerste optie de aanvrager krijgt. De centrale kijkt daarbij naar de mogelijkheden en beperkingen van de reiziger.

6.4 Tussennet: integratie OV en doelgroepenvervoer

Lijngebonden openbaar vervoer in toenemende mate onder druk

Door demografische en maatschappelijke ontwikkelingen zal de vraag naar streekvervoer in de toekomst afnemen, met name in de meer landelijke gebieden. De komende jaren zullen bezuinigingen het stads- en streekvervoer treffen (zie hoofdstuk 3). Dit betekent dat het steeds moeilijker wordt om vormen van lijngebonden openbaar vervoer in landelijke gebieden te handhaven. OV-autoriteiten zoeken daarom naar alternatieve collectieve vervoervormen om te voorzien in de vervoersbehoefte. Daarbij wordt de oplossing vooral gezocht in de vorm van flexibele vervoervormen, die veel kenmerken vertonen van de Regiotaxi. Dit biedt kansen om doelgroepenvervoer en deze nieuwe vormen van vervoer beter op elkaar af te stemmen en te integreren.

In 2009 heeft het Kennisplatform Verkeer en Vervoer onderzoek laten doen naar de toekomst van het Openbaar Vervoer in landelijke gebieden[77]. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat er in de toekomst waarschijnlijk geen ruimte meer is voor aanbodgestuurde concessies. De afgelopen jaren zijn beleidmakers anders aan gaan kijken tegen wat we de sociale functie van het OV noemen. Gevolg is dat het basisnet (ook wel basismobiliteit genoemd) in OV concessies in de avonduren wordt geschrapt en voor de enkele reizigers die hiervan gevolgen ondervinden wordt gewerkt met maatwerkoplossingen. In delen van Zeeland kunnen OV reizigers in de avonduren bijvoorbeeld gebruik maken van de Regiotaxi. Op deze wijze wordt een omgekeerde integratie bewerkstelligd.

Bestaande vormen van integratie OV - doelgroepenvervoer

Deze integratie kan een aantal belangrijke voordelen hebben voor OV-autoriteiten, gemeenten, OV-reizigers en gebruikers van het doelgroepenvervoer. Zoals eerder in dit hoofdstuk naar voren is gekomen is de gemiddelde bezettingsgraad in het Wmo-vervoer laag, waardoor het vervoer relatief duur is. In hoofdstuk 2 is geconcludeerd dat de gebruikers van Wmo-vervoer in algemene zin de meest kansrijke groep om de overstap te maken naar het reguliere OV, mits dit goed toegankelijk is.

Uit het KpVV onderzoek blijkt dat in meer dan de helft van de provincies de gemeenten het Wmo-vervoer hebben opengesteld voor OV-reizigers (bijv. in Zeeland) of hun Wmo-vervoer in het CVV-systeem van de OV-autoriteit hebben ingebracht (bijv. Gelderland). In de stadsregio's komt het minder voor. Hiermee worden 'gaten in het OV' gedicht: hetzij op plaatsen waar geen lijndienst rijdt, hetzij op uren dat de lijndienst niet rijdt. In deze systemen betalen OV-reizigers het OV-tarief en Wmo-reizigers het Wmo-tarief, dat in veel gevallen lager is dan het OV-tarief.

OV-autoriteiten zijn in het onderzoek uit 2009 ook gevraagd of zij kansen zagen in de bundeling van OV en doelgroepenvervoer. De meerderheid van de OV-autoriteiten antwoordde toen negatief. Naast de vrees dat reizigers moeilijk combineerbaar zijn, zagen beleidsmedewerkers van OV-autoriteiten ook praktische belemmeringen om te moeten werken onder twee verschillende wettelijke regimes. Deze hebben te maken met juridische verschillen tussen contracten (doelgroepenvervoer) en concessies (openbaar vervoer) en wat wettelijk onder openbaar vervoer verstaan wordt. Uit

---

[77] KpVV (2009) Boer zoekt bus: Openbaar vervoer in landelijke gebieden.

gesprekken in het kader van dit onderzoek blijkt een verschuiving plaats te vinden.

Verdere stappen in de integratie

Onder druk van bezuinigingen en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen bestaat er steeds meer noodzaak om de bestaande vervoervoorzieningen in veel gebieden op een andere manier te organiseren. Zowel betrokkenen die zich bezig houden met OV en doelgroepenvervoer staan open voor integratie. Dit biedt kansen om een nieuwe vorm van vervoer verder te ontwikkelen en een structurele positie binnen het OV-netwerk te geven. Bij deze denkrichting vindt er een verschuiving van aandacht plaats tussen de OV-autoriteit en de gemeente ten aanzien van het openbaar vervoer. De OV-autoriteit richt zich meer op het verbindende netwerk, dat als ruggengraat van het openbaar vervoer in de regio fungeert. Samenwerkende gemeenten zorgen dan voor het ontsluitende netwerk op lokaal niveau, waar zowel OV-reizigers als huidige klanten van doelgroepenvervoer gebruik van kunnen maken.

De aandacht van OV-autoriteiten gaat dan primair uit naar economisch rendabele verbindingen. Direct, comfortabel en snel vervoer voor grote groepen reizigers over langere afstanden. De gemeenten krijgen de verantwoordelijkheid voor vervoer in de haarvaten gekoppeld aan de sociale functie: vraagafhankelijk maatwerk.

Binnen het netwerk zullen gemeenten en OV-autoriteiten samen optrekken. Hiermee wordt ook tegemoet gekomen aan de wens van gemeenten om meer betrokken te worden bij het vormgeven van het openbaar vervoer in hun gebied. Hier zien we ook een koppeling met de regiecentrale die, als gezamenlijke entiteit van gemeenten en de OV-autoriteit een dergelijk systeem kan aansturen.

De essentie van het tussennet is dat het doelgroepenvervoer binnen het systeem opschuift in de richting van het OV-systeem door ritten meer volgens een dienstregelingpatroon uit te voeren, in de zin van beperking van het aantal vertrekmomenten. De kenmerken van het OV-systeem bewegen ook meer in de richting van het doelgroepenvervoer: in het tussennet moet de OV-reiziger zich voor gebruik van het systeem van te voren aanmelden bij de vervoercentrale. Door deze kenmerken van collectief vervoer te combineren met het doelgroepenvervoer van bijvoorbeeld Regiotaxi/Wmo-vervoer ontstaan verzorgingsgebieden waar een geïntegreerde vervoervoorziening geboden wordt. In Zeeland is de wens om het openbaar vervoer in landelijke gebieden op deze manier te combineren met het regiotaxivervoer in de vorm van een zogenaamd Flexnet.

Enkele aandachtspunten

De huidige OV-concessies bevatten eisen over het op tijd rijden. Deze punctualiteitseisen moeten wellicht worden herzien of op andere wijze worden geformuleerd, omdat in dit systeem ritten soms langer duren wanneer reizigers moeten geholpen worden met het in- en uitstappen.

Hoewel Zeeland niet op deze lijn zit, kan binnen het systeem gekozen worden voor meerdere vaste opstappunten waarbij de situering wordt afgestemd op de gebruikers vanuit het Wmo-vervoer, bijvoorbeeld bij een verzorgingshuis of instelling. Ook zou men kunnen denken aan een systeem waarbij Wmo-ers, al dan niet tegen een kleine

meerprijs, ervoor kunnen kiezen om thuis te worden opgehaald in plaats van op te stappen bij een halte. Door overstappunten te creëren op het reguliere OV netwerk worden beide vervoerstromen met elkaar geïntegreerd.

Aanbevelingen voor ondersteuning

De wens om te komen tot integratie van Wmo-/Regiotaxi-vervoer met de dunne OV-lijnen in de vorm van een 'tussennet' is kansrijk en krijgt, onder druk van bezuinigingen, meer aandacht. Desondanks komt het nog niet grootschalig van de grond. De bij de initiatieven betrokken personen geven aan dat zijn bij de uitvoering twee knelpunten ervaren.

- **Verschillende regels**. Een dergelijk tussennet valt onder twee verschillende wettelijke kaders ten aanzien van vervoer: de Wp2000 voor Openbaar Vervoer en Regiotaxi en de Wet Maatschappelijke ondersteuning voor het Wmo-vervoer. Vanuit deze wettelijke kaders krijgt een integraal tussennet te maken met twee verschillende CAO's, namelijk de taxi-CAO en de OV-CAO (waarbinnen ook weer verschillende CAO's bestaan). Daarnaast wordt het doelgroepenvervoer en openbaar vervoer uit verschillende bronnen en door verschillende overheden gefinancierd, met bijbehorende verschillende regels. Beleidsmedewerkers ervaren deze verschillen in regels als een drempel, omdat het complex is om de consequenties van bepaalde keuzes snel te doorgronden. Zij geven aan behoefte te hebben aan meer kennis over de (on)mogelijkheden die de huidige regels bieden om een dergelijk tussennet in de praktijk te realiseren, bijvoorbeeld in de vorm van een overzicht van *good practices*.

- **Samenwerking**. Omdat gemeenten en provincies gezamenlijk moeten instappen en middelen moeten inbrengen zijn er grote (financiële) belangen. Vanuit het veld wordt aangegeven dat de onzekerheid over continuïteit op langere termijn een belemmering vormt voor samenwerking. Landelijke ondersteuning door middel van het opzetten van een handreiking met samenwerkingsmodellen of financiële prikkels om samenwerking te stimuleren hebben zich in het verleden op dit en aanpalende beleidsterreinen (bijvoorbeeld sociale veiligheid) bewezen.

7. Heldere en uniforme toegang tot Valys

7.1 Inleiding

De afgelopen jaren is het aantal pashouders sterk toegenomen en het gebruik van Valys gestegen. Om de kosten van Valys in de hand te houden heeft de stijging van het gebruik ertoe geleid dat in 2012 het laag PKB is verlaagd van 750 naar 450 kilometer per jaar. Het hoog PKB is gehandhaafd op 2.250 kilometer per jaar.

Op dit moment hebben mensen die beschikken over een Wmo-voorziening (vervoersvoorziening, rolstoel en/of scootmobiel), OV-begeleiderskaart of gehandicaptenparkeerkaart toegang tot Valys voor boven regionaal vervoer. Vanwege het decentrale karakter van de indicatiestelling zijn er verschillen in de toegang tot het bovenregionaal vervoersysteem. Deze vrijheid biedt gemeenten aan de ene kant de mogelijkheid om strenger te indiceren voor de Wmo (en daarmee Valys), bijvoorbeeld omdat zij hebben geïnvesteerd in het aanpassen van bushaltes waardoor het openbaar vervoersysteem toegankelijker is geworden.

Aan de andere kant bestaat het beeld dat het Valysvervoer niet uitsluitend wordt gebruikt door mensen voor wie deze regeling is bedoeld. De indirecte wijze van indiceren heeft geresulteerd in een mogelijk te brede toegang tot de voorziening.[78] Tegen deze achtergrond heeft de Tweede Kamer de motie Wolbert – Klijnsma aangenomen die de regering oproept om heldere criteria op te stellen voor een eerlijke toewijzing van Valyskilometers.

Het is overigens de vraag of een Wmo-vervoerindicatie wel een geschikt criterium is om de toegang tot Valys te regelen. Vanwege het lokale/regionale karakter van het Wmo-vervoer is de Wmo-vervoerindicatie per definitie gericht op de lokale en/of regionale vervoersbehoefte en de ondersteuning daarbij. Bij Valys staat juist de *bovenregionale* vervoersbehoefte centraal. De lokale/regionale vervoersbehoefte van iemand hoeft niet overeen te komen met de bovenregionale vervoersbehoefte.

In dit hoofdstuk werken wij een aantal denkrichtingen voor een heldere uniforme toegang tot Valys verder uit. De denkrichtingen beperken zich niet alleen tot de indicatiestelling zelf, maar wij kijken ook naar de volgende aspecten:

- Verstrekking van kilometers;
- Stimulering: is het mogelijk om Valyspashouders op andere wijze te stimuleren gebruik te maken van openbaar vervoer?

[78] Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Brief met kenmerk DMO/SVP-3134111 betreffende integrale visie doelgroepenvervoer en toegang Valys.

Werkwijze
Om te komen tot opties voor heldere en uniforme toegang tot Valysvervoer hebben wij de oorspronkelijke doelstelling van de Valys als uitgangspunt genomen (zie kader). Idealiter zijn de toegangscriteria zodanig vormgegeven dat deze in staat zijn om een onderscheid te maken tussen groep 2 en groep 3.

Kader waar is Valys (niet) voor bedoeld?

Valys is bedoeld als het (tijdelijk) opvullen van de missende schakel tussen huis en toegankelijk openbaar vervoer. Wij onderscheiden daarbij drie 'doelgroepen':
1. Mensen met een zodanige beperking dat zij niet met het openbaar vervoer kunnen reizen, ook niet als het OV in de toekomst volledig toegankelijk wordt. Dit is de groep waarvoor het Hoog PKB bedoeld is en die altijd deur-tot-deur-vervoer aangeboden krijgt;
2. Mensen met een beperking die met toegankelijk openbaar vervoer kunnen reizen, maar vanwege hun beperking in het voor- en natransport gebruik moeten maken van Valys. Dit is de groep waarvoor het regulier PKB bedoeld is;
3. Mensen die (ondanks hun beperking) gebruik kunnen maken van toegankelijk openbaar vervoer en tevens zelfstandig naar of van de haltes van dit toegankelijk openbaar vervoer kunnen reizen. Dit is de groep die met toegankelijk OV kan reizen en daarbij geen extra ondersteuning nodig heeft. Valys is dus niet bedoeld voor deze groep.

Wij hebben via het ministerie van VWS de beschikking gekregen over een bestand met daarin vanaf 2010 gegevens over pashouders en het gebruik van Valys. Op basis hiervan hebben wij achtergrondkenmerken van pashouders en het reisgedrag in kaart gebracht. Door privacyregels kon er echter op persoonsniveau geen koppeling gelegd worden tussen persoonskenmerken en reispatroon.

Mede op basis van de analyses van het pashoudersbestand hebben wij een aantal denkrichtingen geformuleerd. De problematiek met betrekking tot toegang tot Valys en de denkrichtingen zijn vervolgens bediscussieerd met de klankbordgroep. Daarna hebben wij de denkrichtingen verder uitgewerkt.

In paragraaf 7.2 presenteren wij de belangrijkste inzichten met betrekking tot Valyspashouders en gebruik van Valys, mede gebaseerd op onze analyses van het Valyspashoudersbestand. In paragraaf 7.3 werken wij een aantal denkrichtingen voor een heldere indicatiestelling verder uit.

7.2 Kenmerken Valyspashouders en gebruik Valys

Hier presenteren wij de belangrijkste inzichten met betrekking tot Valyspashouders en gebruik van Valys. In bijlage II is een uitgebreidere beschrijving van analyses van het Valyspashoudersbestand opgenomen.

- **Sterke stijging aantal pashouders, maar groei neemt af.** Het aantal pashouders is de afgelopen jaren gegroeid van zo'n 328.000 in 2010 naar 429.000 in 2013 (stand van zaken begin van het jaar). Het aantal pashouders met een hoogbudget is redelijk constant (rond de 10.000 personen). Opvallend is dat de jaarlijkse groei van het aantal pashouders afneemt: van 16% in 2011, 9% in 2012 naar 4% in 2013. Het aantal pashouders met hoog PKB is in 2013 zelfs afgenomen. Onduidelijk is wat de reden is voor de afname van de groei van het aantal pashouders. In hoofdstuk 3 is naar voren gekomen dat gemeenten strenger zijn gaan indiceren voor de Wmo. Dit kan een verklaring zijn voor de minder grote instroom van nieuwe Valyspashouders.

- **Valyspashouders: voornamelijk ouderen en vrouwen.** Ruim 75% van de pashouders is 70 jaar of ouder, ruim de helft is 80^{+}. Dit betekent dat de Valys primair een vervoervoorziening is voor ouderen. 70% van de pashouders is vrouw. Het aandeel vrouw loopt bij hogere leeftijdsklassen, hetgeen logisch is vanuit de grote vertegenwoordiging van vrouwen bij 65^{+}-ers.

- **Aandeel pashouders: grote regionale verschillen.** Het aandeel Valyspashouders in de hele Nederlandse populatie bedraagt 2,6%, bij vrouwen is dit 3,6% bij mannen 1,5%. Dit aandeel is (vanzelfsprekend) hoger bij de oudere leeftijdklassen. Bij 60 tot 70 jarigen bedraagt dit aandeel 2,3%, bij 70-80 jarigen 8,6%, bij 80-90 jarigen ruim 30%. Per gemeente verschilt het aantal pashouders als percentage van de totale bevolking enorm: van 0,4% (o.a. Terschelling, Staphorst, Urk, Voerendaal) tot 6,1% (o.a. Stadskanaal, Sliedrecht, Oldambt, Appingedam). Voor een deel hangt dit samen met de samenstelling van de bevolking: sterk vergrijsde gemeenten hebben ook relatief veel Valyspashouders.

- **Aandeel pashouders hangt samen met toegankelijkheid OV.** Er bestaat een negatief verband tussen het aandeel pashouders en het percentage toegankelijke haltes per provincie. Met andere woorden: naarmate een provincie meer toegankelijke bushaltes heeft, zijn er relatief minder Valyspashouders. De verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat in provincies met meer toegankelijke haltes gemeenten strenger (zijn gaan) indiceren voor Wmo-vervoer omdat het openbaar vervoer als goed alternatief wordt beschouwd. Een andere reden kan natuurlijk zijn dat door de beschikbaarheid van toegankelijk OV mensen überhaupt geen Wmo-vervoerindicatie aanvragen omdat zij geen ondersteuning nodig hebben.

- **Laag pasgebruik.** Maar 41% van alle pashouders heeft in 2012 de pas wel eens gebruikt. Het pasgebruik is het hoogst in de leeftijdsklasse 30-39 jaar (56%) en het laagst bij de 90^{+}-ers (22%). Mensen met hoog PKB gebruiken de pas iets vaker, namelijk 49%. Het lage pasgebruik kan samenhangen met het gegeven dat de Valyspas een onbeperkte geldigheidsduur heeft. Hierdoor blijven veel mensen als pashouder geregistreerd, maar hebben feitelijk geen behoefte aan Valys of kunnen zelfs al overleden zijn. Dat mensen die reeds overleden zijn

hoogstwaarschijnlijk geregistreerd blijven staan als pashouder leiden wij af uit het gegeven dat van de 328.098 mensen die in 2010 als pashouder stonden geregistreerd, er in 2013 daarvan nog steeds 328.083 pashouder waren. Een dergelijk laag verloop (15 personen) is zeer onwaarschijnlijk, gegeven het feit dat veel Valyspashouders een (zeer) hoge leeftijd hebben. Het gemiddeld pasgebruik is de afgelopen jaren afgenomen: in 2010 en 2011 gebruikte 49% respectievelijk 46% van de pasbezitters de pas.

- **Aantal actieve pashouders in 2012 gedaald.** In 2010 hebben ongeveer 160.000 pashouders daadwerkelijk gebruik gemaakt van Valys. Dit aantal is in 2011 gestegen tot ongeveer 173.000 (+8%). In 2012 waren er 171.000 actieve pashouders (-1%).

- **Kilometerbudget wordt niet opgemaakt.** Degenen die gebruik maken van de pas maken gemiddeld 58% van het budget op, over alle pashouders is dit gemiddeld 24%. Van de gebruikers van laag PKB heeft een kleine 10% in 2012 het hele budget verbruikt, over alle pashouders is dit 4%. 2% van de mensen met hoog PKB die de pas gebruiken hebben het volledige kilometerbudget verbruikt. Door de verlaging van het laag PKB in 2012 is het aandeel gebruikers dat het budget volledig verbruikt gestegen van 5% in 2010 en 2011 naar 10% in 2012.

- **Regionale verschillen in pasgebruik.** In zeer sterk stedelijke gebieden is het aandeel pasbezitters dat daadwerkelijk gebruik maakt van de pas het laagst (39%) en in weinig stedelijke gebieden het hoogst (43%). Dit verschil is vrij beperkt. Ook het deel van het budget dat verbruikt wordt door degenen die de pas minstens 1 keer hebben gebruikt in 2012 is in zeer sterk stedelijke gebieden het laagst (56%). Op gemeentelijk niveau zijn er wél aanzienlijke verschillen in pasgebruik: in sommige gemeenten gebruikt maar een kwart van de pashouders de pas, terwijl in andere gemeenten bijna 60% hun pas daadwerkelijk hebben gebruikt.

- **Regionale verschillen budgetgebruik.** Ook de mate waarin het kilometerbudget wordt gebruikt verschilt aanzienlijk per gemeente. Waar het gemiddelde 58% is, varieert dit tussen 46% en 77%.

- **Valysritten en -afstanden.** In 2012 zijn 944.000 ritten gemaakt door 171.067 afzonderlijke klanten (gemiddeld 5,5 ritten per persoon). Een groot deel van de ritten (43%) wordt op weekenddagen gemaakt (22,5% op zondagen, (20,2% op zaterdagen). In 2012 is bijna 56 miljoen kilometer met de Valys gereisd. De gemiddelde afstand per rit was 59 kilometer (enkele reis). Mensen die slechts weinig gebruik maken van Valys leggen relatief lange afstanden af. Hoogfrequente gebruikers leggen gemiddeld juist kortere afstanden af.

- **Ketenritten.** Slechts 3% van alle Valysritten heeft een OV-knooppunt als herkomst of bestemming en is daarmee te bestempelen als ketenrit. Dit betekent dat de overgrote meerderheid van de Valysritten een deur-tot-deur verplaatsing is.

7.3 Uitwerkingsrichtingen

Op basis van de voorgaande analyses werken wij de volgende denkrichtingen verder uit:

- Beperking geldigheid pas
- Uniforme / strengere indicatiestelling op decentraal niveau
- Uniforme / strengere indicatiestelling op centraal niveau
- Verdere differentiatie in PKB's
- Versoepel criteria voor Hoog PKB
- Flankerende maatregelen om pashouders te stimuleren (vaker) van toegankelijk OV gebruik te maken

Beperking geldigheid pas

Relatief veel mensen hebben een Valyspas maar gebruiken die nooit. De redenen om geen gebruik te maken van Valys lijken niet zozeer te liggen aan de Valys spelregels die niet aan de eisen van de pashouders voldoen, maar meer te maken te hebben met persoonlijke omstandigheden van de pashouder, zoals niet meer reizen over grotere afstand of een keuze voor ander vervoer.[79] Met andere woorden: veel pashouders hebben er geen behoefte (meer) aan om gebruik te maken van Valys. Omdat de geldigheid van de pas onbeperkt is, blijven deze mensen als pashouder geregistreerd staan.

In deze optie heeft de Valyspas een beperkte geldigheidduur, bijvoorbeeld 5 jaar. Na die periode moet de gebruiker opnieuw een aanvraag indienen en weer voldoen aan de criteria. Naast de huidige criteria zou als aanvullende eis kunnen worden opgenomen dat de vorige pas daadwerkelijk is gebruikt. Een variant kan zijn dat niet-gebruikers periodiek worden benaderd om te vragen waarom de pas is aangevraagd en wat de redenen zijn van het niet-gebruik. Op basis hiervan kan de behoefte aan het behoud van de pas gepeild worden. In deze variant worden actieve pashouders dus ongemoeid gelaten.

Een periodieke herindicatiestelling van bestaande pashouders kan de doelmatigheid van het Valysgebruik bevorderen. Dit kan er ook toe leiden dat het aantal inactieve pashouders afneemt. Bovendien biedt het de mogelijkheid om eventueel aangescherpte criteria (zie volgende denkrichtingen) toe te passen op bestaande pashouders en niet alleen te gebruiken om nieuwe gevallen te indiceren.

Deze denkrichting draagt bij aan het opschonen van het pashoudersbestand, maar zal niet zorgen voor een daling in het aantal gereden Valyskilometers en dus ook niet leiden tot een daling in de kosten.

Uniforme / strengere indicatiestelling op decentraal niveau

Deze optie zet in op het uniformeren c.q. aanscherpen van de indicatiestelling bij gemeenten. Hierbij kan gedacht worden aan de indicatiestelling voor Wmo-vervoer, die indirect toegang verschaft tot Valys. Het Rijk zou samen met gemeenten kunnen onderzoeken of en hoe de Wmo-indicatiestelling aangescherpt kan worden. Eén van de

---

[79] Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Brief met kenmerk DMO-K-U-3002371 Betreffende beantwoording kamervragen naar aanleiding van de brief van 6 april 2010 inzake stand van zaken Valysvervoer.

aspecten die hierin betrokken kan worden is de mate van toegankelijkheid van het OV in de betreffende gemeente. In hoofdstuk 5 is naar voren gekomen dat betrokken partijen, waaronder gemeenten, vorderingen hebben gemaakt om het openbaar vervoer toegankelijker te maken. Dit kan een reden zijn om de bestaande indicatiestelling voor de Wmo kritisch tegen het licht te houden. Toegankelijk OV wordt immers in toenemende mate een alternatief voor mensen met een beperking.

Overigens sluit dit aan bij de in hoofdstuk 3 gesignaleerde trend dat gemeenten voor de Wmo scherper zijn gaan indiceren. Omdat gemeenten verschillen tonen in de mate van toegankelijkheid van het OV, zal het (meer) betrekken van dit criterium bij de indicatiestelling wel leiden tot meer locaal maatwerk en grotere verschillen tussen gemeenten. Strengere indicatiestelling en uniformiteit kunnen dus op gespannen voet met elkaar staan.

Een andere mogelijkheid is om te onderzoeken of de indicatie voor Wmo-vervoer als criterium voor toegang tot Valys überhaupt wel voldoet. In de inleidende paragraaf hebben wij al geconstateerd dat de Wmo-vervoerindicatie gebaseerd is op de lokale/regionale vervoersbehoefte van de cliënt, terwijl de Valys juist bedoeld is als vervoervoorziening voor *bovenregionale* verplaatsingen. De lokale/regionale vervoersbehoefte en de bovenregionale vervoersbehoefte (en de mate van ondersteuning daarbij) hoeven niet met elkaar overeen te komen. Onderzocht zou kunnen worden in hoeverre mensen met een beperking die bovenregionale vervoersbehoefte hebben, ook beschikken over een Wmo-vervoerindicatie en omgekeerd. Mochten blijken dat de overlap beperkt is, dan zou gezocht kunnen worden naar een alternatief criterium dat beter aansluit bij de functie van Valys.

Uniforme / strengere indicatiestelling op centraal niveau

Analoog aan het hoog PKB kan het ministerie ervoor kiezen om de indicatiestelling voor het laag PKB zelf te (laten) doen. Uniformiteit in de toegang tot Valys is dan gegarandeerd. Verder heeft het ministerie zelf veel meer grip op de toegang en het gebruik van Valys. Het ministerie moet dan wel alternatieve criteria ontwikkelen ter vervanging van de huidige.

De uitvoering van een centrale indicatiestelling kan op verschillende manieren vorm krijgen, zoals de volgende twee praktijkvoorbeelden laten zien. In geval van de indicatiestelling voor het hoog PKB Valys zijn de activiteiten m.b.t. het indicatieproces door het ministerie via een aanbesteding gecontracteerd bij een marktpartij. In de AWBZ is de indicatiestelling ook centraal geregeld, maar wordt dit uitgevoerd door een uitvoeringsorganisatie Centrum Indicatiestelling Zorg (CIZ).[80] Om de indicatiestelling zo dicht mogelijk bij de burger plaats te laten vinden heeft het CIZ 10 regionale vestigingen.

Deze optie leidt waarschijnlijk tot hogere uitvoeringskosten omdat er een aparte indicatiestelling moet worden uitgevoerd.
Een mogelijke variant op deze denkrichting betreft een uniforme indicatiestelling op centraal niveau, maar met een decentrale uitvoering. In deze variant worden de normen

[80] CIZ is een zogenaamde Rechtspersoon met Wettelijke Taak (RWT) en functioneert min of meer vergelijkbaar als een Zelfstandig Bestuursorgaan ZBO.

voor toegang tot Valys op centraal niveau vastgesteld, maar vindt de beoordeling en toepassing daarvan op decentraal niveau plaats, bijvoorbeeld door gemeenten. De uniformiteit kan worden gewaarborgd door bindende voorschriften en door protocollen. Bij de AWBZ wordt bijvoorbeeld gewerkt met Standaard Indicatie Protocollen, die decentraal (door zorginstellingen) worden toegepast, en die achteraf steekproefsgewijs (door het CIZ) worden getoetst.[81] Een dergelijke werkwijze is ook bij Valys mogelijk, waarbij de decentrale uitvoering bijvoorbeeld door gemeenten kan worden gedaan.

Verdere differentiatie in PKB's

Momenteel bestaan er twee budgetten, hoog en laag. Het is mogelijk om hierin meer variatie te ontwikkelen. Dit is dan gebaseerd op meer maatwerk, waarbij rekening gehouden wordt met de persoonlijke situatie van de pashouder. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het in kaart brengen van de (bovenregionale) mobiliteitsbehoefte van de betreffende persoon, de mate van zelfredzaamheid, de aanwezigheid van een sociaal vangnet of de beschikbaarheid van alternatieve vervoervormen. Voor wat betreft de beschikbaarheid van OV kunnen de nabijheid van een OV-knooppunt waar assistentieverlening beschikbaar is en/of de nabijheid van een toegankelijke bushalte aspecten zijn waarmee wordt rekening gehouden. Op basis van deze informatie kan vervolgens een meer gepersonaliseerd PKB worden vastgesteld, afgestemd op de individuele behoeften en mogelijkheden. Dit PKB zou hoger kunnen liggen dan het huidige budget van 450 kilometer. Merk op dat meer maatwerk leidt tot grotere verschillen tussen personen, waardoor de uniformiteit vermindert.

Een minder vergaand alternatief in plaats van een gepersonaliseerd PKB is om op basis van gemeenschappelijke kenmerken van gebruikers en omstandigheden een aantal gebruikerscategorieën te ontwikkelen met bijbehorend PKB. Vergeleken met de huidige praktijk zullen de uitvoeringskosten wel flink toenemen, omdat een individuele beoordeling plaatsvindt. Dit vereist een geheel nieuwe vorm van indicering.

Deze optie sluit goed aan bij de algemene tendens in de sector zorg en ondersteuning naar meer individueel maatwerk en een meer open indicatiestelling. Startpunt daarbij is het vaststellen wat de cliënt zelfstandig kan (eventueel met hulp van zijn sociale omgeving) en het op basis daarvan nagaan welke ondersteuning deze persoon nodig heeft.

Om het gebruik van openbaar vervoer verder te bevorderen kan men er ook aan denken om een onderscheid te maken tussen 'ketenkilometers' (Valysvervoer als voor- of natransport voor een OV-verplaatsing) en 'deur-tot-deur-kilometers'. Deur-tot-deur-kilometers kunnen bijvoorbeeld zwaarder meewegen bij het gebruik van het kilometerbudget. Bijvoorbeeld dat voor een fictief kilometerbudget van 450 kilometer er 450 'deur-tot-deurkilometers' afgelegd mogen worden en 900 'ketenkilometers'. Een andere mogelijkheid is om een hogere eigen bijdrage in rekening te brengen voor 'deur-tot-deurkilometers'. De vervoerder registreert nu al of sprake is van een ketenrit, dus administratief zou deze aanpassing relatief eenvoudig doorgevoerd kunnen worden.

---

81 Nivel (2007) Indicatiestelling voor AWBZ-zorg, sector Verpleging, Verzorging en Thuiszorg Ontwikkelingen, knelpunten en oplossingsrichtingen.

Wijziging criteria voor Hoog PKB
De criteria voor Hoog PKB zouden aangepast kunnen worden zodat meer mensen een beroep kunnen doen op het hoge kilometerbudget. Deze optie zou interessant zijn als er veel pashouders met een laag PKB zijn die een ontoereikend budget hebben, terwijl zij kenmerken hebben die meer passen bij mensen met een hoog PKB. Dit vergt een meer gedetailleerde analyse van de achtergrondkenmerken van deze pashouders. Deze achtergrondkenmerken, met name de ernst van hun beperking, zijn niet opgenomen in het bestand dat ons ter beschikking is gesteld. Wel weten wij dat 10% van de actieve pashouders met laag PKB in 2012 het volledig budget heeft verbruikt.

Deze maatregel zou beschouwd moeten worden in combinatie met een scherpere indicatiestelling. Hiermee wordt bereikt dat de toegang tot Valys weliswaar wordt beperkt tot alleen die mensen die het echt nodig hebben, maar deze mensen krijgen vervolgens een (ruimere) dienst die beter is toegespitst op de behoefte.

Flankerende maatregelen om pashouders te stimuleren (vaker) van toegankelijk OV gebruik te maken
Als alternatief voor het wijzigen van de indicatiestelling en de hoogte van het kilometerbudget kan gedacht worden aan meer flankerende maatregelen om pashouders te stimuleren vaker van het openbaar vervoer gebruik te maken (en daarmee het gebruik van Valys te beperken). In hoofdstuk 4 hebben wij reeds in algemene zin uitgebreid aandacht besteed aan stimulerende maatregelen ter bevordering van het gebruik van het OV. Waar maatregelen m.b.t. indicatiestelling en kilometerbudget als pushmaatregelen zijn te beschouwen, hebben wij het in dit verband over de pullmaatregelen uit figuur 4.1. Al deze type maatregelen zijn in principe toepasbaar op Valys, maar hieronder noemen wij enkele specifieke:

- **Verbeterde informatie richting (aspirant) pashouders over opzet Valys**, namelijk dat het in principe bedoeld is als voor- en natransport voor OV. Veel Valyspashouders zijn hier niet mee bekend en hebben het beeld dat het gaat om deur-tot-deur vervoer. Een reëler beeld bij pashouders van de uitgangspunten van Valys kan ertoe bijdragen dat zij het systeem op de 'juiste' manier gebruiken dan wel dat mensen afzien van het aanvragen van een pas.
- **Informatievoorziening over OV**. Pashouders zouden actief geïnformeerd kunnen worden over de mogelijkheden die het OV heeft. Te denken valt aan een gepersonaliseerd informatiepakket dat wordt meegestuurd bij de (eerste) Valyspas. Dit pakket bevat informatie over toegankelijke OV-lijnen en – haltes in de buurt, belangrijkste bestemmingen, uitleg over chipkaart, hoe men aan reisinformatie kan komen, etc. Bestaande pashouders zouden van tijd tot tijd actief geïnformeerd moeten worden over de voortgang in de toegankelijkheid van het OV, bijvoorbeeld het gereedkomen van een toegankelijke halte in de buurt, de aanpassing van het dichtstbijzijnde station, etc.
- **Probeerkaartjes voor het OV**. Bij het OV-informatiepakket voor nieuwe pashouders (zie hierboven) zou een probeerkaartje voor het OV kunnen zitten. Bijvoorbeeld een chipkaart met een bepaald saldo.
- **OV-buddies**. Valyspashouders die nog niet kennis hebben gemaakt met het OV of daar onzeker over zijn, kunnen de eerste keer ondersteuning krijgen van een reisbegeleider.

- Ontwikkelen speciaal **combinatieabonnement Valys – openbaar vervoer**. Valyspashouders kunnen speciale korting krijgen in het OV, bijvoorbeeld in de daluren.

8. Conclusies en aanbevelingen

8.1 Conclusies

In opdracht van met ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport heeft MuConsult in samenwerking met Significant en Alares onderzoek gedaan naar toekomstvast doelgroepenvervoer. Het onderzoek moet relevante bouwstenen aandragen voor het uitvoeren van twee moties die door de Tweede Kamer zijn aangenomen over de samenhang tussen doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer. In de motie Venrooy – Van Ark - Dijkstra wordt de regering verzocht om met een integrale visie op doelgroepenvervoer in combinatie met de algemene voorliggende OV-voorzieningen te komen. In de motie Wolbert - Klijnsma wordt de regering verzocht om heldere criteria op te stellen voor een eerlijke toewijzing van Valyskilometers.

Tijdens het onderzoek stonden de volgende onderzoeksdoelen centraal:

- Globaal inzicht te verkrijgen in de kenmerken en omvang van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer;
- Inzicht te verkrijgen in de mogelijke samenhang tussen doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer;
- Inzicht te krijgen in mogelijkheden en onmogelijkheden om vervoersvormen beter op elkaar af te stemmen en geld effectiever en doelmatiger te besteden.
- Te inventariseren wat de mogelijke sturingsinstrumenten zijn om reizigers van doelgroepenvervoer, waar mogelijk, gebruik te laten maken van toegankelijk OV.
- Bovenstaande inzichten en sturingsinstrumenten toe te passen om te komen tot opties voor een heldere en uniforme toegang tot Valysvervoer.
- Een categorisering van actieve pashouders van Valys aan te brengen.

Kenmerken en omvang verschillende vormen van doelgroepenvervoer

Met doelgroepenvervoer wordt in dit onderzoek gedoeld op vervoer in het kader van de volgende wettelijke regelingen: Wmo, Valys, AWBZ, Zittend Ziekenvervoer, WSW, WIA en het leerlingenvervoer. Op basis van beschikbare informatie is de omvang van het vervoer in het kader van de verschillende regelingen in kaart gebracht. Het huidige aantal gebruikers loopt uiteen van ongeveer 60.000 geïndiceerden voor vervoer in het kader van WIA tot 600.000 geïndiceerden voor vervoer in het kader van de Wmo (zie tabel 8.1).

Vanwege de onzekerheid over de mogelijke gevolgen van de (voorgenomen) beleidswijzigingen rond de regelingen, bleek het niet goed mogelijk om een kwantitatieve prognose op te stellen van de toekomstige omvang van de regelingen (en daarmee het gebruik van het doelgroepenvervoer binnen een regeling). Voorbeelden van beleidswijzigingen zijn de voorgenomen decentralisatie van de uitvoering van de AWBZ en de maatregelen met betrekking tot de WSW.

Op basis hiervan is er voor gekozen om in dit onderzoek de toekomstige ontwikkeling kwalitatief in kaart te brengen. Op basis van gesprekken met betrokken beleidsmedewerkers in het veld, vertegenwoordigers van belangenorganisaties en beschikbare literatuur is een kwalitatieve prognoses gemaakt van de toekomstige

omvang van het doelgroepenvervoer. Hierbij is gekeken naar de volgende indicatoren:

- Demografische ontwikkelingen
- Maatschappelijke ontwikkelingen
- Algemene ontwikkelingen in zorg en maatschappelijke ondersteuning
- Ontwikkelingen m.b.t. alternatieve vervoersvormen
- (voorgenomen) beleidsontwikkelingen in specifieke dossiers.

Op basis van deze indicatoren is de verwachting dat het doelgroepenvervoer zich tot 2030 als volgt zal ontwikkelen:

Tabel 8.1 Aantal geïndiceerden en verwacht toekomstig gebruik per regeling

Wettelijke regeling	Huidig aantal geïndiceerden	Toekomstige gebruik doelgroepenvervoer
Wmo	600.000	-
Valys	428.000, waarvan 171.000 actief	-
AWBZ	80.000	--
Zitten Ziekenvervoer	115.000	+
WSW	20.000	--
WIA	60.000	0
Leerlingenvervoer	81.000	+

Voor (vrijwel) alle regelingen geldt dat de demografische en maatschappelijke ontwikkelingen zullen leiden tot een (autonome) toename van de vraag naar (collectief) vervoer. De ontwikkelingen in (beleid ten aanzien van) zorg en maatschappelijke ondersteuning zullen er juist impliciet of expliciet voor zorgen dat er minder gebruik gemaakt gaat worden van het (collectief) vervoer. Wanneer vanuit de doelgroep de vervoerbehoefte blijft bestaan, ligt er bij overheden dus een flinke opgave om de mensen die gebruik maken van deze regelingen toch te kunnen blijven ondersteunen in hun activiteiten en maatschappelijke participatie.

Een goed toegankelijk openbaar vervoersysteem zou hierin een belangrijke faciliterende rol kunnen vervullen, omdat dit de zelfredzaamheid van de mensen kan vergroten. Daarnaast ligt de kostprijs per reizigerskilometer in het openbaar vervoer gemiddeld 80% lager dan in het doelgroepenvervoer. Vanuit kostenoverwegingen kan een overstap van gebruikers van doelgroepenvervoer naar OV voor overheden dus zeer aantrekkelijk zijn en dit kan een stimulans zijn om te investeren in het toegankelijk maken van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld door haltes versneld aan te passen.

Dit betekent dat voor een efficiëntere uitvoering van doelgroepenvervoer een verdere integratie met openbaar vervoer een belangrijke voorwaarde is. De kostenbesparingen die hiermee behaald kunnen worden zijn veel groter dan bij het bundelen van doelgroepenvervoer alleen. Hoewel er op systeemniveau kostenbesparingen te realiseren zijn, is het denkbaar dat bepaalde partijen te maken krijgen met een toename van kosten. Het openbaar vervoer zal bijvoorbeeld een grotere hoeveelheid reizigers moeten verwerken, waardoor op sommige trajecten wellicht uitbreiding van capaciteit noodzakelijk is.

Daarnaast kan het zijn dat de halteringstijden in het OV toenemen omdat mensen met een beperking wellicht meer tijd nodig hebben om in- en uit te stappen. Hierdoor gaat de gemiddelde snelheid van het OV omlaag, wat kostenverhogend werkt. Partijen zouden dus afspraken moeten maken over verdeling van kosten om tot een optimale integratie te komen.

Potentiële bundelingsmogelijkheden en integratiemogelijkheden met OV

Een aantal vormen van doelgroepenvervoer is goed van tevoren voorspelbaar en daarmee planbaar, omdat reistijden en opstap- en afzetlocaties in hoge mate bekend en stabiel zijn. Andere vormen kenmerken zich juist door hun vraagafhankelijkheid en kriskras vervoerbewegingen. Op basis hiervan komen wij tot de volgende indeling van vormen van doelgroepenvervoer:

Goed planbaar / voorspelbaar

- WSW
- WIA
- Leerlingenvervoer

Niet goed planbaar / voorspelbaar

- Wmo
- Valys
- AWBZ
- Zittend ziekenvervoer

Voor de eerste groep geldt dat vervoerders grotendeels in staat zijn om het vervoer doelmatig te organiseren, door ritten gelijktijdig of volgtijdelijk te combineren. Voor wat betreft bundeling zijn hier waarschijnlijk beperkte mogelijkheden om het vervoer nog efficiënter uit te voeren. De mogelijkheden die er zijn worden beïnvloed door factoren die buiten het vervoer liggen, zoals aanvangstijden van scholen of dagbestedingscentra.

Voor de tweede groep lijken er vooral bundelingsmogelijkheden met het openbaar vervoer te zijn. Een aanzienlijk deel van de ritten met Wmo-vervoer kan op termijn met toegankelijk openbaar vervoer worden afgelegd. Deze inschatting houdt rekening met het gegeven dat het OV in de toekomst steeds toegankelijker wordt. Verder is de inschatting gebaseerd op de resultaten van een aantal pilots waarin met verschillende maatregelen getracht is Wmo-ers de overstap naar het openbaar vervoer te laten maken. Het aantal pilots waarop de inschatting is gebaseerd is vrij beperkt, zodat de conclusies met enige voorzichtigheid moeten worden beschouwd. Aan de andere kant was de mate van toegankelijkheid van het OV ten tijde van de pilots (veel) minder groot dan nu en in de toekomst het geval is. Bovendien zijn in elk van de pilots maar een of twee maatregelen toegepast om het OV-gebruik onder Wmo-ers te vergroten, terwijl er op dit gebied veel meer mogelijkheden zijn. Met een samenhangende inzet van verschillende maatregelen zijn waarschijnlijk meer mensen te bewegen vaker van het openbaar vervoer gebruik te maken.

Veel van de gebruikers van doelgroepenvervoer en mensen met een mobiliteitsbeperking gaan (misschien) wel gebruik maken van het openbaar vervoer als de toegankelijkheid daarvan verbetert. Veel gebruikers van doelgroepenvervoer blijken liever gebruik te maken van het openbaar vervoer als dit mogelijk zou zijn. Mensen willen meer vrijheid in het reizen en maken bij voorkeur gebruik van het openbaar vervoer in plaats van doelgroepenvervoer.

Mogelijkheden om gebruik van het OV te stimuleren

De overheid wil dat het openbaar vervoer toegankelijk is voor zoveel mogelijk mensen, dus ook voor mensen die nu nog gebruik maken van het doelgroepenvervoer. Om dit te bereiken heeft de overheid (het rijk en gemeenten) verschillende sturingselementen. De

gedachte is dat gebruikers van het doelgroepenvervoer de overstap naar het reguliere OV kunnen maken wanneer aan de volgende randvoorwaarden een optimale invulling is gegeven:

- Het wegnemen van drempels bij het gebruik van het OV.
- De aantrekkelijkheid van het OV ten opzichte van doelgroepenvervoer vergroten.

Er zijn verschillende mogelijkheden om gebruikers van doelgroepenvervoer te stimuleren de overstap naar het OV te maken. Veel instrumenten liggen op het terrein van decentrale overheden, zorginstellingen en vervoerders en zij zijn primair aan zet om dit op te pakken. In dit onderzoek zijn de sturingselementen in kaart gebracht waarbij onderscheid gemaakt tussen zogenaamde push en pullmaatregelen.

Pullmaatregelen zijn maatregelen die erop gericht zijn het openbaar vervoer zo aantrekkelijk of laagdrempelig te maken dat gebruikers van het doelgroepenvervoer de overstap maken naar het reguliere OV. Dit kan worden ingevuld door de prijs van het OV (dat hoger ligt dan de eigen bijdrage voor het gebruik van het doelgroepenvervoer) te verlagen. De bekendheid van de mogelijkheden en de wijze van gebruik van het OV te vergroten door bijvoorbeeld OV ambassadeurs, informatiebijeenkomsten of kennismakingskaartjes. De zelfstandigheid van reizigers wordt groter door middel van het geven van trainingen of het aanspreken van het sociale netwerk van de reiziger. Het verkleinen van de complexiteit van de rit door het organiseren van de regie over de ketenrit. Tenslotte is het verbeteren van de toegankelijkheid en comfort een belangrijke maatregel om reizigers te stimuleren te kiezen voor het reguliere openbaar vervoer in plaats van het doelgroepenvervoer.

Naast pullmaatregelen zijn er ook pushmaatregelen die kunnen bijdragen aan de overstap van het doelgroepenvervoer naar het OV. Bij pushmaatregelen gaat het om maatregelen die het reizen met doelgroepenvervoer minder aantrekkelijk maken (bijvoorbeeld door een hogere eigen bijdrage in stellen voor het gebruik van het doelgroepenvervoer of het verminderen van het aantal kilometers in het reisbudget) of de toegang tot het systeem kunnen aanpassen (aanscherping van de indicatiestelling).

Hoewel er veel initiatieven in kaart zijn gebracht is er weinig onderzoek beschikbaar naar het effect van de verschillende initiatieven en de relatie tussen de verschillende maatregelen. Vaak worden maatregelen in samenhang met elkaar aangeboden en wordt niet afzonderlijk onderzocht wat de effecten zijn. Wel stimuleert het Rijk, bijvoorbeeld via het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV), het kennisdelen door het in kaart brengen van de lokale initiatieven en projecten. Daarnaast heeft het Rijk decentrale overheden, NS en ProRail ondersteund bij het toegankelijk maken van bushaltes en treinstations. In dit onderzoek zijn een aantal mogelijke denkrichtingen uitgewerkt voor de invulling van de rol van het Rijk.

Rol Rijk: voorwaarden scheppen op drie manieren

Op basis van de conclusies van de ‘1-meting Bundeling doelgroepenvervoer’ heeft de overheid besloten de samenwerking tussen opdrachtgevers niet door wijziging in regelgeving af te dwingen. Via onder andere het KpVV is de samenwerking de afgelopen jaren gestimuleerd, onder andere via bijeenkomsten. Uit inventarisatie van dit onderzoek blijkt daarnaast dat bundeling van doelgroepenvervoer vaak niet verder komt dan het regionale niveau en dat een verdere opschaling lastig is. Succesvolle regionale pilots hebben vaak specifieke voorwaarden die het tot een succes maken. Kansen voor bundeling zijn soms erg afhankelijk van type gebruikers, de route en het tijdstip. Toch is het niet zo dat het Rijk geen rol kan spelen bij het vormgeven van het doelgroepenvervoer voor de toekomst. Zoals aangegeven zijn decentrale overheden,

zorginstellingen en vervoerders primair aan zet bij het vormgeven van de overstap van het doelgroepenvervoer naar het openbaar vervoer, maar is uit het onderzoek naar voren gekomen dat het Rijk op drie onderdelen ondersteuning kan (blijven) geven.

Toegankelijkheid OV
Het overheidsbeleid is erop gericht dat het openbaar vervoer uiterlijk in 2030 toegankelijk is. Het Rijk ondersteunt decentrale overheden, NS en ProRail bij het toegankelijk maken van het OV systeem. Enerzijds gebeurt dit door wetgeving die vervoerders en decentrale overheden verplicht om de toegankelijkheid te vergroten, anderzijds door het (financieel) ondersteunen van infrastructurele maatregelen (aanleggen liften, verhogen perrons). Hoewel er nog veel moet gebeuren wordt het OV-systeem toegankelijker. De vraag is in welke mate de toenemende toegankelijkheid ertoe leidt dat doelgroepen meer gebruik zijn gaan maken van het OV. Er zijn geen harde cijfers beschikbaar die dit kunnen onderbouwen. Wel kunnen wij vaststellen dat het gebruik van het doelgroepenvervoer, op plaatsen waar de toegankelijkheid is verbeterd, de afgelopen jaren niet is afgenomen. Met het louter fysiek toegankelijk maken van het openbaar vervoer zijn onvoldoende voorwaarden gecreëerd om mensen met een beperking meer gebruik te laten maken van het openbaar vervoer. Het is ook van belang dat de omgeving van de halte goed toegankelijk is. Daarnaast blijkt de mentale toegankelijkheid nog een belemmering te zijn om vaker van het openbaar vervoer gebruik te maken.

Integratiemogelijkheden op systeemniveau
Gemeenten werken steeds meer samen bij het inrichten van het doelgroepenvervoer. Niet alleen bij gezamenlijke inkoop door het bundelen van percelen in een aanbesteding(sronde), ook bij door het gezamenlijk opzetten van een regionaal vervoerssysteem met name gericht op de bundeling van incidentele ritten. Structurele ritten (vaste tijden, vaste herkomsten en bestemmingen, bijvoorbeeld in het leerlingenvervoer) zijn immers goed planbaar, waardoor vervoerders hun personeel en materieel optimaal kunnen inzetten. Het beeld is dat dit type vervoer reeds in grote mate efficiënt wordt uitgevoerd. Bij incidentele ritten, die met name in het Wmo-vervoer en de Valys voorkomen, is de gemiddelde bezettingsgraad laag. Deze ritten zijn in verhouding duur.

Er is steeds meer aandacht voor een systeem waarbij een regionale regiecentrale de planning van de ritten op zich neemt. Deze centrale plant voor gebruikers de ritten van één of meerdere vormen van doelgroepenvervoer en kan zelfs adviezen geven over het openbaar vervoer. Zo kan een regiecentrale een belangrijke rol spelen bij het stimuleren van de overstap naar openbaar vervoer. Het regionale schaalniveau wordt gezien als de plek voor bundeling en stimulering van het maken van een (gedeeltelijke) overstap naar het reguliere OV. De regiecentrale kan door de overheid zelf worden opgezet, apart worden aanbesteed, onder worden gebracht bij een vervoerder of worden opgezet als zelfstandige juridische entiteit. Het opzetten van een samenwerking binnen een regiecentrale wordt tot nu toe als vrij complex ervaren. In het bijzonder gaat het dan om het verrekenen van de kosten vanuit de verschillende wettelijke regelingen en de betrokken gemeenten. Vanuit het Rijk kan deze samenwerking worden gestimuleerd bijvoorbeeld door het (laten) uitwerken van mogelijke inrichtingsmodellen voor een regiecentrale.

Een andere mogelijkheid op systeemniveau is het integreren van het ontsluitende openbaar vervoernet en het doelgroepenvervoer in een 'tussennet'. Het gaat dan met name om regelingen waar veel incidentele ritten voorkomen, zoals Wmo of Valys. Het doelgroepenvervoer neemt hierin kenmerken over van het openbaar vervoer en wordt

(meer) volgens een dienstregeling uitgevoerd met vaste tijden en eventueel vaste opstapplekken. Door OV-gebruikers die zijn aangewezen op het ontsluitende net ook toegang te geven tot het systeem is het mogelijk om een win-win situatie te creëren. OV-autoriteiten strekken onder druk van bezuinigingen steeds meer OV-lijnen of heffen deze op, waardoor de afstand tot het openbaar vervoer vanuit een wijk groter wordt. Het tussennet kan het gat opvullen en kan als schakel dienen tussen lijngebonden openbaar vervoer op hoofdassen en het maatwerk van het doelgroepenvervoer. Het Rijk kan door middel van pilots dergelijke ontwikkelingen stimuleren en de effecten ervan in kaart brengen.

Indicatiestelling
Naast het toegankelijk maken van het OV en het creëren van systeemvoorwaarden voor een optimale uitvoering van het doelgroepenvervoer is het ook mogelijk om wat te doen aan de indicatiestelling om mensen te stimuleren om de overstap te maken naar het openbaar vervoer. Aangezien de indicatiestelling voor de meeste wettelijke regelingen is gedecentraliseerd heeft dit onderzoek zich primair op de indicatiestelling van Valys gericht. In het onderzoek hebben we de volgende denkrichtingen uitgewerkt:

- Beperking geldigheid pas
- Uniforme / strengere indicatiestelling op decentraal niveau
- Uniforme / strengere indicatiestelling op centraal niveau
- Verdere differentiatie in PKB's
- Versoepel criteria voor Hoog PKB
- Flankerende maatregelen om pashouders te stimuleren (vaker) van toegankelijk OV gebruik te maken

Overigens kunnen sommige van deze denkrichtingen ook interessant zijn voor andere regelingen dan Valys.

8.2 Aanbevelingen

Stimuleer de verdere integratie van doelgroepenvervoer met openbaar vervoer
Vanwege de bevolkingstoename en vergrijzing zal de (potentiële) vraag naar doelgroepenvervoer in de toekomst toenemen. Bezuinigingen dwingen overheden juist om regelingen te versoberen of zelfs af te bouwen. Om mensen toch te kunnen blijven ondersteunen in hun activiteiten en maatschappelijke participatie, zou een goed toegankelijk openbaar vervoersysteem een belangrijke faciliterende rol kunnen vervullen. Het verdient daarom aanbeveling om het openbaar vervoer verder toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. Het toegankelijk maken van het openbaar vervoer alleen is waarschijnlijk echter niet voldoende om de overstap van doelgroepenvervoer naar OV te bewerkstellingen. Dit rapport beschrijft een groot aantal maatregelen die mensen kunnen stimuleren (vaker) van het openbaar vervoer gebruik te maken. Overheden, vervoerders en zorginstellingen zijn aan zet om deze maatregelen toe te passen.

Een landelijk opgezette evaluatie van initiatieven kan helpen bij het effectief inzetten van sturingselementen
In dit onderzoek lag de focus op de rol van de rijksoverheid op het terrein van het doelgroepenvervoer. Zoals aangegeven ligt de verantwoordelijkheid voor het vormgeven van het doelgroepenvervoer primair bij decentrale overheden, zorginstellingen en vervoerders. Op dat niveau vinden ook de meeste initiatieven plaats. Gebleken is dat

effecten van de verschillende lokale maatregelen en initiatieven niet of nauwelijks systematisch in kaart worden gebracht. Het Rijk kan helpen bij het effectief inzetten van de verschillende sturingselementen door middel van het evalueren van de initiatieven.

Stimuleer samenwerking

Het Rijk kan samenwerking tussen decentrale overheden verder stimuleren. Partijen die kunnen aantonen dat zij door samenwerking niet alleen goedkoper uit zijn maar ook het OV-gebruik door gebruikers van het doelgroepenvervoer hebben vergroot zouden door het Rijk kunnen worden beloond. Met de samenwerkingsbonus kunnen partijen vervolgens de samenwerking verder optimaliseren of uitbreiden.

Handreiking voor samenwerking met regiecentrale

In het veld wordt aangegeven dat het vormgeven van samenwerking door bijvoorbeeld een regiecentrale als ingewikkeld wordt ervaren. Uit de update van het KpVV komt naar voren dat veel partijen een meerwaarde zien in een regiecentrale maar dat de meningen over het vormgeven van de regiecentrale verschillen. Het ondersteunen van decentrale overheden door middel van een handreiking inrichtingsmodellen voor een dergelijke regiecentrale kan hierbij een ondersteuning bieden. In de handreiking kan aandacht worden gegeven aan de juridische vormgeving van de regiecentrale, de wijze waarop de samenwerkende overheden participeren in de regiecentrale en modellen voor met name de financiële verwerking van de ritten.

Stimuleer kennisverspreiding

In het KpVV rapport Samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer (2012) zijn de volgende aanbevelingen gedaan voor de Rijksoverheid:

- Blijf zorgen voor kennisuitwisseling tussen overheden over het doelgroepenvervoer.
- Blijf decentrale overheden ondersteunen bij het decentralisatieproces en bij het vormen van samenwerkingsverbanden.

Op basis van dit onderzoek concluderen wij dat de functie van kennisdeler nog steeds in de behoefte voorziet. Met name via het Kennisplatform Verkeer en Vervoer wordt deze rol door de verschillende ministeries en decentrale overheden gezamenlijk ingevuld. Mogelijke kennisvragen zijn: ervaringen en effecten van herindicatie Wmo en andere regelingen in combinatie met toegankelijk maken van OV; wijze waarop AWBZ-instellingen het vervoer organiseren naar aanleiding van de bezuinigingen op het AWBZ-vervoerbudget.

Indicatiestelling Valys

In dit onderzoek zijn enkele denkrichtingen uitgewerkt om te komen tot een heldere en uniforme toegang tot Valys. In het vervolg zal bepaald moeten worden of één of meerdere richtingen verder in detail onderzocht moeten worden.

Bijlagen

Bijlage I Uitgebreide tabel prognose toekomstig gebruik doelgroepenvervoer

Wmo	**Demografische ontw.**	**Maatschappelijke ontwikkelingen**				**Ontwikkelingen in zorg en maatschappelijke ondersteuning**			
	Bevolkings-toename, vergrijzing	Toename eenpersoons-huishoudens	Toename gem. reisafstand en aantal ritten	Toename levens-verwachting	Schaalvergroting in de zorg, grotere afstanden	Groter beroep op sociale omgeving voor zorg en ondersteuning	Aanbod mantelzorgers stijgt	Extramuralisering	Technologie
Valys	**Demografische ontw.**	**Maatschappelijke ontwikkelingen**				**Ontwikkelingen in zorg en maatschappelijke ondersteuning**			
	Bevolkings-toename, vergrijzing	Toename eenpersoons-huishoudens	Inhaalslag Valysgebruik	Toename gem. reisafstand en aantal ritten	Toename levens-verwachting	Groter beroep op sociale omgeving voor zorg en ondersteuning	Aanbod mantelzorgers stijgt	Extramuralisering	**Technologie**
AWBZ	**Demografische ontw.**	**Maatschappelijke ontwikkelingen**				**Ontwikkelingen in zorg en maatschappelijke ondersteuning**			
	Bevolkings-toename, vergrijzing	Toename eenpersoons-huishoudens	Toename gem. reisafstand en aantal ritten	Toename levens-verwachting		Groter beroep op sociale omgeving voor zorg en ondersteuning	Aanbod mantelzorgers stijgt	Extramuralisering	**Technologie**
Zittend ziek-envervoer	**Demografische ontw.**	**Maatschappelijke ontwikkelingen**				**Ontwikkelingen in zorg en maatschappelijke ondersteuning**			
	Bevolkingstoename, vergrijzing	Toename eenpersoons-huishoudens	Schaalvergroting in de zorg	Toename levens-verwachting			Kortere opnames		**Technologie**
WSW/Parti-cipatiewet	**Demografische ontw.**	**Maatschappelijke ontwikkelingen**				**Ontwikkelingen in zorg en maatschappelijke ondersteuning**			

	Bevolkingstoename								
	Demografische ontw.	**Maatschappelijke ontwikkelingen**				**Ontwikkelingen in zorg en maatschappelijke ondersteuning**			
WIA	Bevolkingstoename	Groei WIA, uit-sterfbeleid WAO	Afname aandeel WIA'ers dat werkt						
	Demografische ontw.	**Maatschappelijke ontwikkelingen**				**Ontwikkelingen in zorg en maatschappelijke ondersteuning**			
Leerlingen-vervoer	Bevolkingsafname onder jongeren	Toename leerlingen speciaal onderwijs	Schaalvergroting onderwijs						

VERVOLG

	Voorgenomen Beleidswijzigingen					**Ontwikkeling in georganiseerde alternatieve vervoervormen**				**EFFECT TOEKOMSTIG GEBRUIK DOELGROEPENVERVOER**
Wmo	Indicatie-stelling strenger	Vergoeding vervoer daalt	Bezuiniging en	Eigen bijdrage stijgt	Inkomens-grens afgeschaft	Verschraling streek-vervoer	Uitbreiding stedelijk OV en intercity	Vrijwilligers vervoer stijgt	Eigen vervoer neemt toe door stijging welvaart	**Gebruik doelgroepen-vervoer daalt**
	Voorgenomen Beleidswijzigingen					**Ontwikkeling in georganiseerde alternatieve vervoervormen**				**Afname van gebruik doelgroepenvervoer**

Valys						Verschraling streek-vervoer	Uitbreiding stedelijk OV en intercity	Vrijwilligers vervoer stijgt	Eigen vervoer neemt toe door stijging welvaart	
	Voorgenomen Beleidswijzigingen					**Ontwikkeling in georganiseerde alternatieve vervoervormen**				**Gebruik van doelgroepen-vervoer daalt**
AWBZ	Toename gebruik dagbesteding	Samengaan Wmo en AWBZ	Bezuinigingen	Afschaffing PGB bij extramurale indicatie	Eigen bijdrage stijgt	Verschraling streek-vervoer	Uitbreiding stedelijk OV en intercity	Vrijwilligers vervoer stijgt	Eigen vervoer neemt toe door stijging welvaart	
	Voorgenomen Beleidswijzigingen					**Ontwikkeling in georganiseerde alternatieve vervoervormen**				**Gebruik doelgroepen-vervoer stijgt**
Zittend ziek-envervoer										
	Voorgenomen Beleidswijzigingen					**Ontwikkeling in georganiseerde alternatieve vervoervormen**				**Gebruik van doelgroepen-vervoer daalt**
WSW/ Parti-cipatie wet		Wachtrij WSW lost op	Grotere verscheiden-heid werklocaties			Verschraling streek-vervoer	Uitbreiding stedelijk OV en intercity		Eigen vervoer neemt toe door stijging welvaart en baan	
	Voorgenomen Beleidswijzigingen					**Ontwikkeling in georganiseerde alternatieve vervoervormen**				**Gebruik van doelgroepen-vervoer**

WIA						Verschraling streek-vervoer	Uitbreiding stedelijk OV en intercity		Eigen vervoer neemt toe door stijging welvaart	**stabiel**
	Voorgenomen Beleidswijzigingen					**Ontwikkeling in georganiseerde alternatieve vervoervormen**				
Leerlingen-vervoer		Grens strengere handhaving km-grens bereikt	Plannen passend onderwijs: zorgplicht	Afschaffing bekostiging vervoer deel vso-leerlingen		Verschraling streek-vervoer	Afschaffen studentenkaart			**Gebruik van doelgroepen-vervoer stabiel**

Toelichting kleurgebruik:

Sterke toename doelgroepenvervoer
Toename doelgroepenvervoer
Lichte toename doelgroepenvervoer
Sterke afname doelgroepenvervoer
Afname doelgroepenvervoer
Lichte afname doelgroepenvervoer
Neutraal effect op gebruik doelgroepenvervoer

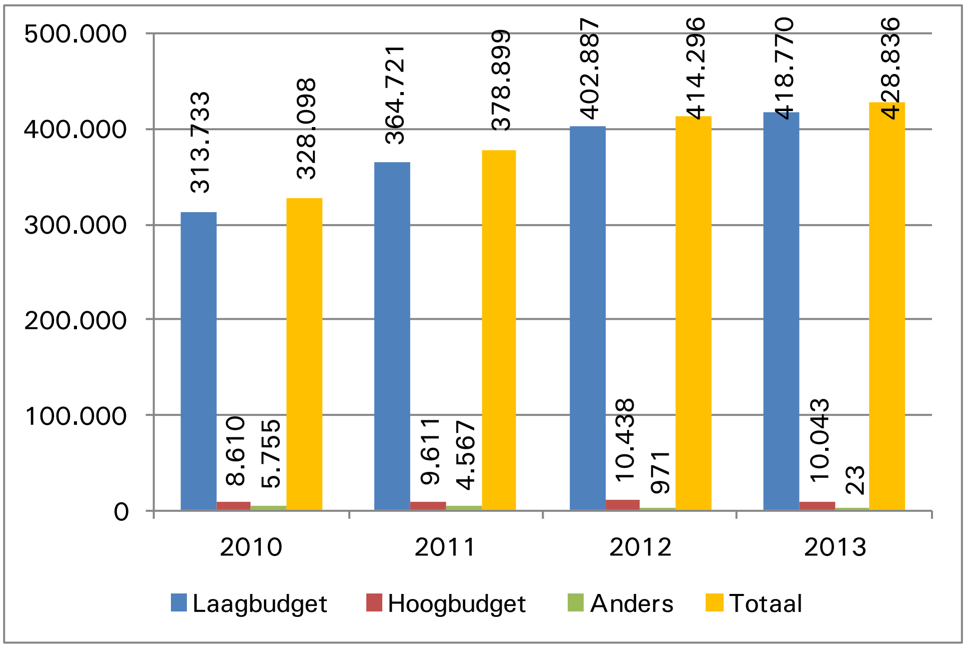
Bijlage II Analyse Valyspashoudersbestand

B2.1: Pashouders en pasgebruik

Kenmerken pashouders

Aantallen per jaar
Het aantal pashouders is de afgelopen jaren geleidelijk gegroeid, met name het aantal pashouders met een laagbudget (figuur B2.1). Het aantal pashouders met een hoogbudget is redelijk constant (rond de 10.000 personen), maar het aandeel neemt in de tijd iets af, van 2,6% in 2010 naar 2,3% in 2013. Van een relatief klein deel van de pashouders is het budget in de loop van het jaar van laag naar hoog omgezet (of omgekeerd), deze staan in figuur B2.1 als "anders" aangemerkt.

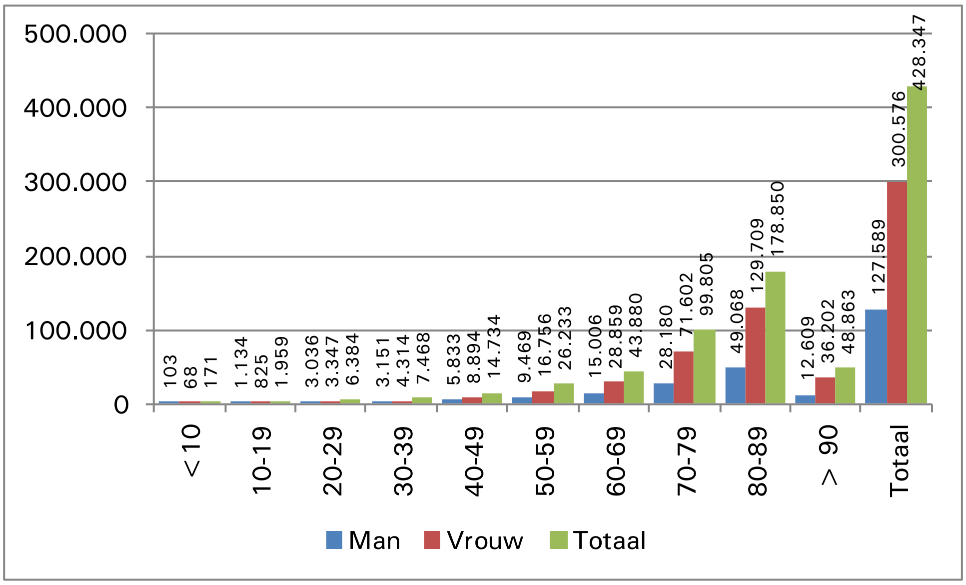
Figuur B2.1: Aantallen pashouders



Leeftijd en geslacht
Per 1-1-2013 zijn er ruim 300.000 vrouwelijke Valyspashouders en ruim 125.000 mannen. Het aandeel vrouwen neemt toe met de leeftijdklasse (figuur B2.2).

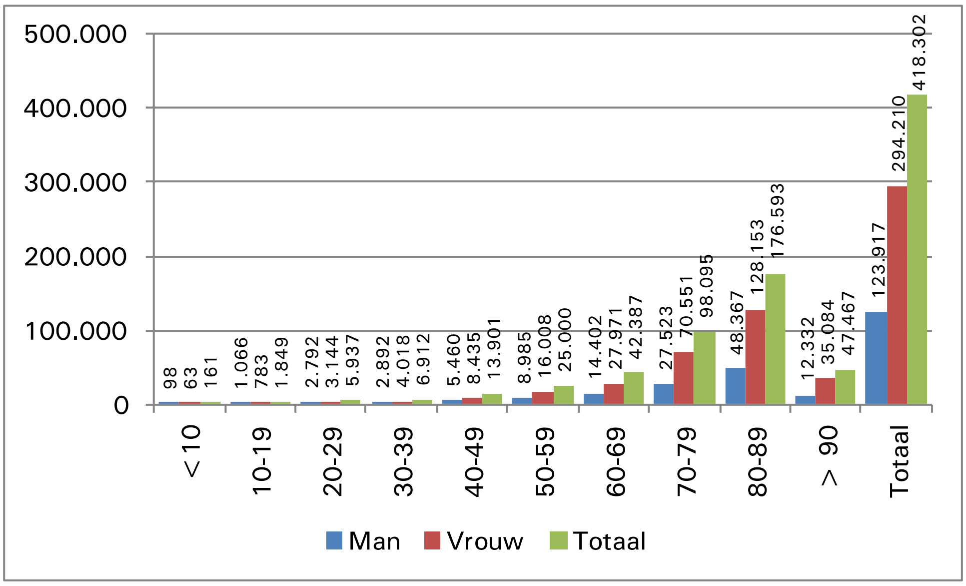
De gemiddeld leeftijd van pashouders per 1-1-2013 is 76 jaar (mannen: 74, vrouwen: 77). Het aandeel pashouders met een hoog budget is het grootst in de leeftijdklassen 20-29 en 30-29 jaar (ruim 7%), onder mannen in deze klassen nog weer wat hoger (8%) dan onder vrouwen. In absolute zin zijn er in vrijwel alle leeftijdklassen meer vrouwen dan mannen met een hoog budget. Alleen bij jongeren (<20 jaar) zijn er meer mannen dan vrouwen met een hoog budget. Het laagste aandeel pashouders met een hoog budget bevindt zich in de leeftijdklasse 89-89 jaar (ruim 1%).

Figuur B2.2: Leeftijdklasse pashouders per 1-1-2013

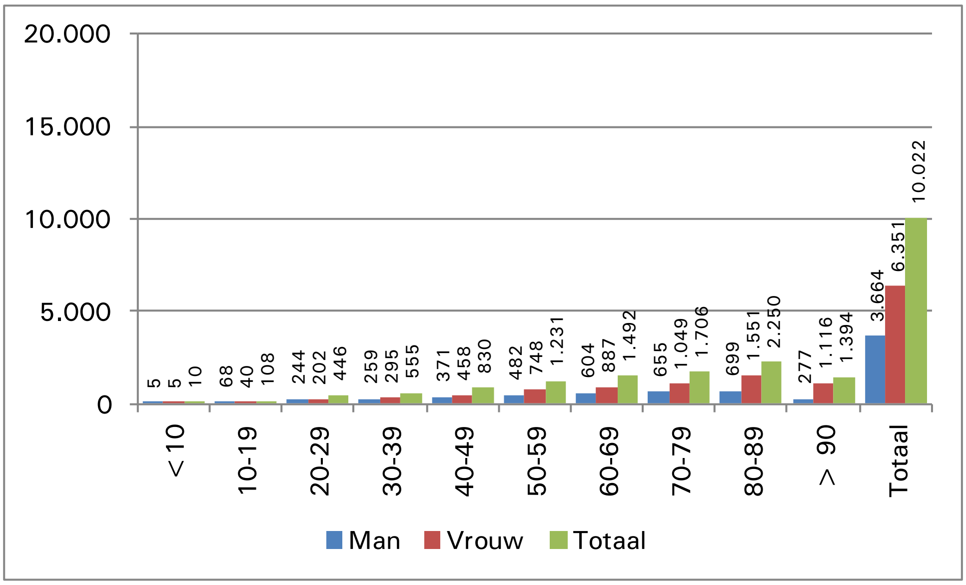


Figuren B2.3 en B2.4 geven dezelfde informatie voor respectievelijk pashouders met een laagbudget en met een hoogbudget.

Figuur B2.3: Leeftijdklasse pashouders per 1-1-2013 (laag budget)



Figuur B2.4: Leeftijdklasse pashouders per 1-1-2013 (hoog budget)



Bij de analyse van leeftijden en geslacht valt een aantal zaken op:

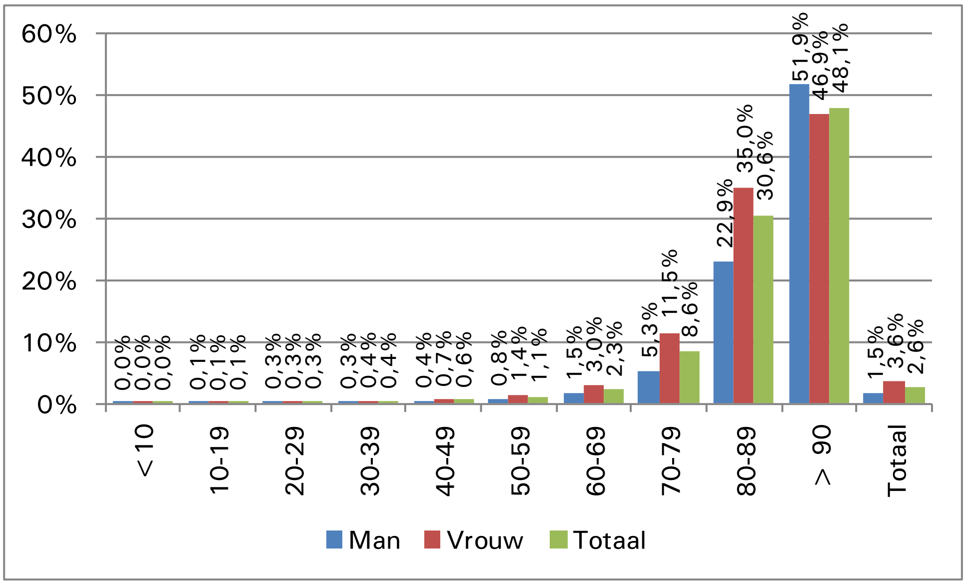
- Er zijn relatief veel zeer hoge leeftijden in het bestand (bijna 1.000 100-plussers in 2013). Waarschijnlijk bevat het bestand veel gegevens van personen die reeds overleden zijn.
- Een aantal geboortejaren zijn foutief of onlogisch. Geboortejaren <1910 of >2013) zijn uit de analyse verwijderd (489 stuks).
- Van 182 pashouders is het geslacht onbekend.

Pasbezitters in de populatie

Pashouders naar leeftijdklasse en geslacht

Het aandeel Valyspasbezitters in de hele populatie bedraagt 2,6%, bij vrouwen is dit 3,6% bij mannen 1,5% (figuur B2.5).

Figuur B2.5: Aandeel pasbezitters 2013 naar leeftijdsklasse en geslacht

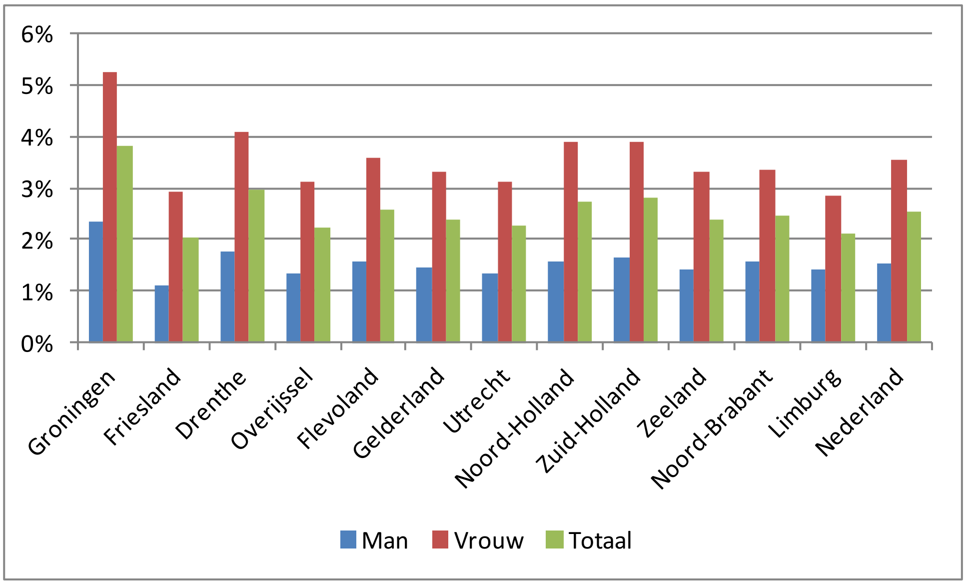


Dit aandeel is (vanzelfsprekend) het hoger bij de oudere leeftijdklassen. Bij 60 tot 70 jarigen bedraagt dit aandeel 2,3%, bij 70-80 jarigen 8,6%, bij 80-90 jarigen ruim 30% en in de oudste leeftijdklasse bijna 50%. Hierbij moet wel weer bedacht worden dat in het bestand met pashouders waarschijnlijk de gegevens van veel personen zitten die reeds overleden zijn. Het aandeel pashouders zoals in figuur B2.5 weergegeven zal, met name bij de hogere leeftijdklassen, waarschijnlijk een overschatting zijn van het werkelijke aandeel[82].

Pashouders naar provincie

Figuur B2.6 geeft een overzicht van het aandeel pashouders per provincie. In Groningen is dit aandeel het hoogst, gevolgd door Drenthe. In Friesland is dit aandeel het laagst (Bijlage B2.3 geeft een overzicht van deze aandelen per leeftijdklasse).

Figuur B2.6: Aandeel pashouders naar provincie



Pashouders naar gemeente

Tabel B2.1 geeft een overzicht van de gemeentes met de hoogste en laagste aandelen pashouders onder de totale bevolking, de bevolking van 70 jaar en ouder en het aandeel pashouders met een hoogbudget onder alle pashouders. Een overzicht van alle gemeentes, inclusief de bijbehorende aandelen, staat vermeld in bijlage B2.3.

In de gemeente Stadskanaal bevinden zich onder de totale bevolking naar verhouding de meeste Valyspashouders, onder 70plussers is dit het geval in Spijkenisse. Naar verhouding hebben in Son en Breugel de meeste pashouders een hoogbudget. De gemeente Terschelling heeft de laagste aandelen pashouders onder de totale bevolking en onder de 70plussers. Voor de gemeenten Terschelling tot en met Vlieland in de laatste kolom geldt dat er geen enkele pashouders een hoogbudget heeft per 1-1-2013.

---

[82] In de onderliggende data komt dit in een aantal gevallen duidelijk naar voren, het aantal pashouders in de oudste leeftijdklasse is voor sommige gemeenten of provincies soms groter dan het aantal inwoners (zie bv bij Flevoland in bijlage B2.3).

Tabel B2.1: Top 10 gemeenten met hoogste en laagste aandelen Valyspasbezitters onder de totale bevolking, 70-plussers en het aandeel pasbezitters met een hoogbudget (t.o.v. alle pashouders in de gemeente).

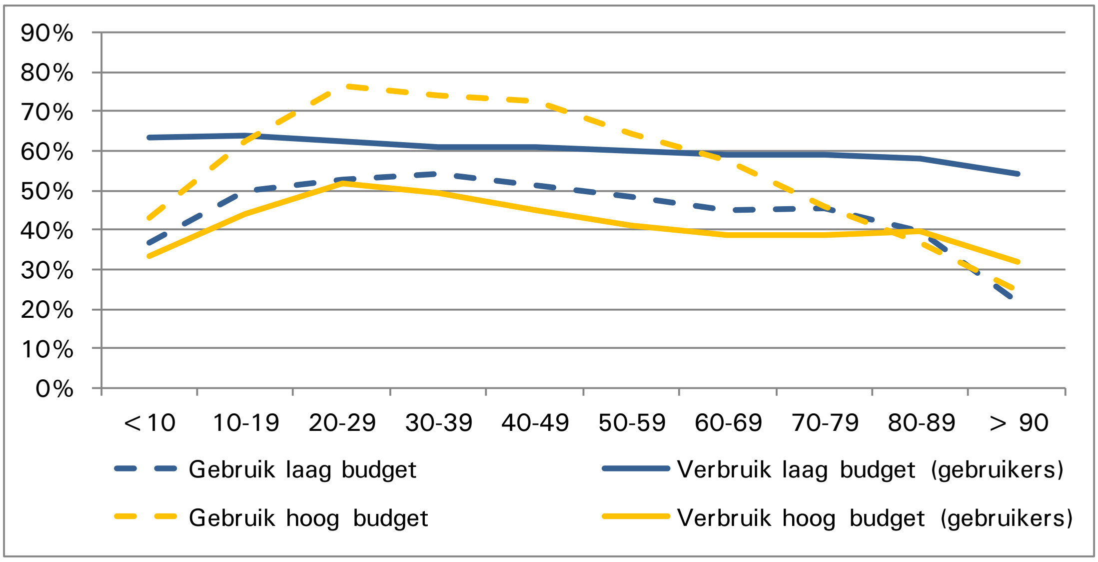
Gemeenten met hoogste aandeel pashouders			Gemeenten met laagste aandeel pashouders		
Totaal	**70plus**	**Hoogbudget**	**Totaal**	**70plus**	**Hoogbudget**
Stadskanaal	Spijkenisse	Son en Breugel	Terschelling	Terschelling	Terschelling
Oldambt	Gorinchem	Heeze-Leende	Urk	Voerendaal	Voerendaal
Sliedrecht	Pekela	Zandvoort	Staphorst	Nederweert	Schermer
Appingedam	Almere	Dirksland	Voerendaal	Staphorst	Cromstrijen
Pekela	Leerdam	Ubbergen	Beuningen	Beuningen	Haarlemmerliede en Spaarnwoude
Leerdam	Oldambt	Eersel	Renswoude	Stein	Vlieland
Gorinchem	Schoonhoven	Goirle	Schermer	Urk	Cranendonck
Renkum	Hellevoetsluis	Nunspeet	Lingewaard	Valkenburg aan de Geul	Vlist
Veendam	Schiedam	Schiermonnikoog	Onderbanken	Onderbanken	Grootegast
Spijkenisse	Veendam	Katwijk	Ameland	Sluis	Appingedam

Gebruikers pas en budgetverbruik

Pasgebruik en verbruik naar leeftijdklasse

Van de pashouders in de leeftijdklasse 30-39 heeft het grootste deel (56%) minstens 1x gebruik gemaakt van de pas (Figuur B2.7). In de klasse 90-plus is dit aandeel het laagst (22%). Van alle pashouders heeft gemiddeld 41% in 2012 gebruik gemaakt van de pas. Onder mensen met een hoog budget is dit aandeel 49%, met name in de lagere leeftijdklassen is het gebruikspercentage relatief hoog, in de leeftijdklasse 20-29 jaar maakt bijna 80% van de pashouders met een hoog budget daadwerkelijk gebruik van de pas.

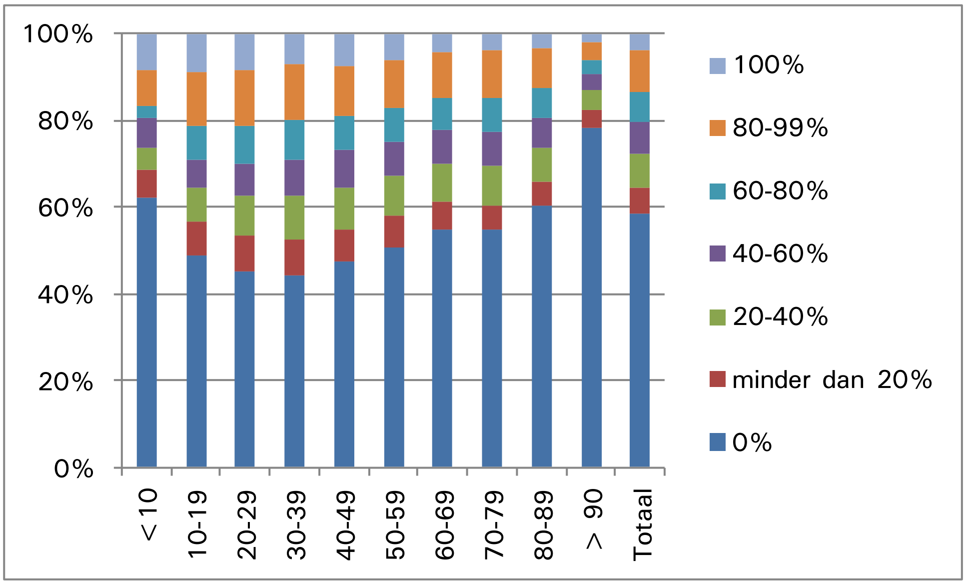
Figuur B2.7: Aandeel pashouders dat deel van budget heeft gebruikt in 2012 en aandeel verbruikt in 2012 (alleen gebruikers) naar leeftijdklasse



Degenen die gebruik maken van de pas maken gemiddeld 58% van het budget op, over alle pashouders is dit gemiddeld 24%. Van de gebruikers heeft een kleine 10% in 2012

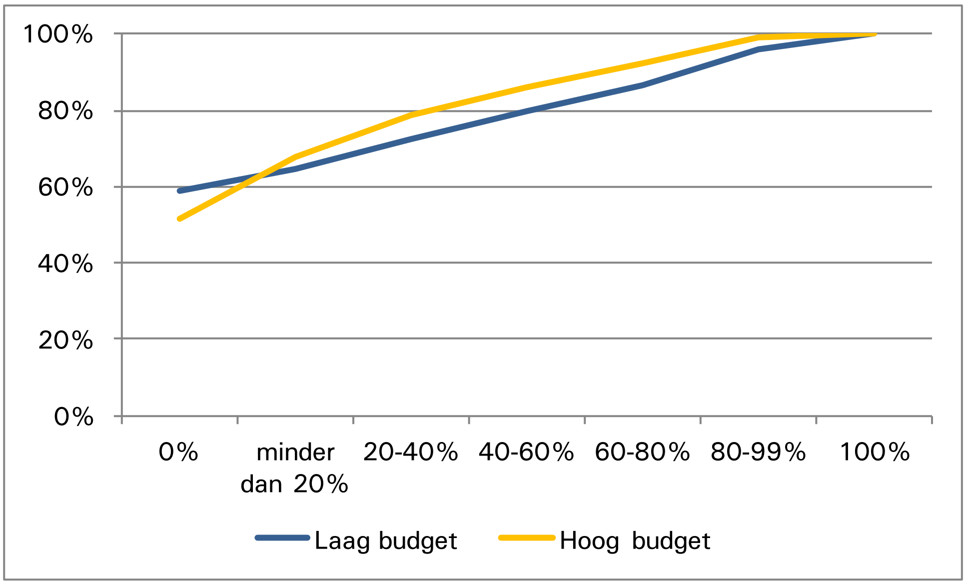
het hele budget verbruikt, over alle pashouders is dit 4% (zie ook figuur B2.8). Pashouders met een hoog budget die de Valys daadwerkelijk hebben gebruikt verbruiken gemiddeld 41% van hun budget, over alle pashouders met een hoog budget is dit 20%. Onder de bezitters van een hoog budget die de pas daadwerkelijk gebruiken geldt voor de leeftijdklasse 20-29 jaar dat het grootste deel van het budget wordt verbruikt (ruim 50%).

Figuur B2.8: Klasse verbruikt budget in 2012 (alle pashouders) naar leeftijdklasse



Figuur B2.9 geeft het cumulatieve verbruik van het budget voor mensen met een laag en hoog budget. Bij mensen met een laag budget zijn er minder die de pas in het geheel niet gebruiken en ligt het verbruik ervan daarna steeds hoger ten opzichte van mensen met een laag budget (NB: het gaat om het aandeel van het budget, in geld is het verschil natuurlijk nog groter).

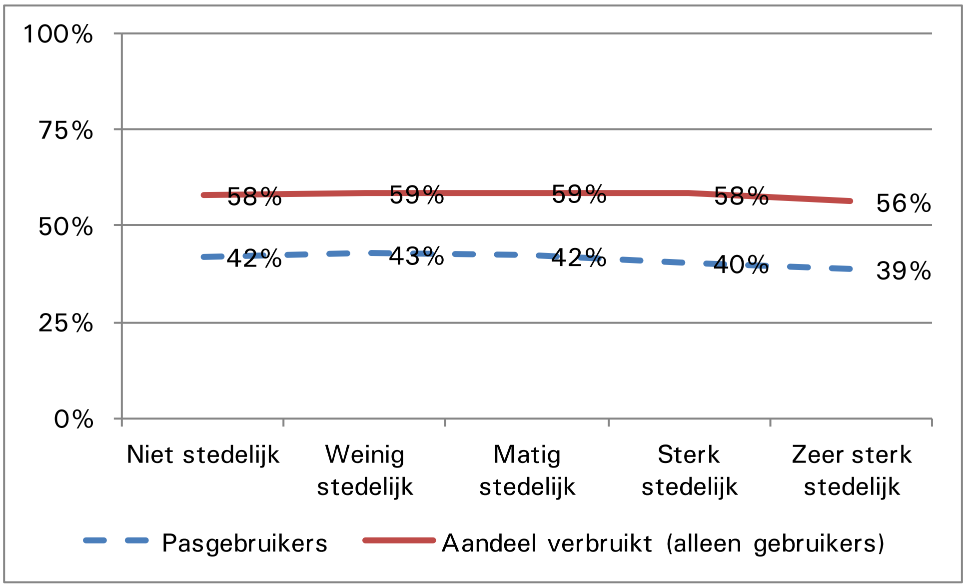
Figuur B2.9: Cumulatieve verbruik budget in 2012 voor lage en hoge budgetten



Naar stedelijkheidsgraad woongemeente

In zeer sterk stedelijke gebieden is het aandeel pasbezitters dat daadwerkelijk gebruik maakt van de pas het laagst (39%) en in weinig stedelijke gebieden het hoogst (43%). Ook het deel van het budget dat verbruikt wordt door degenen die de pas minstens 1 keer hebben gebruikt in 2012 is in zeer sterk stedelijke gebieden het laagst (56%). De verschillen zijn klein maar, vanwege de grote aantallen, wel significant (bijlage B2.3 geeft een tabel met de aandelen gebruik en verbruik per gemeente).

Figuur B2.9: Pasbezit en -gebruik 2012 naar stedelijkheidgraad woongemeente

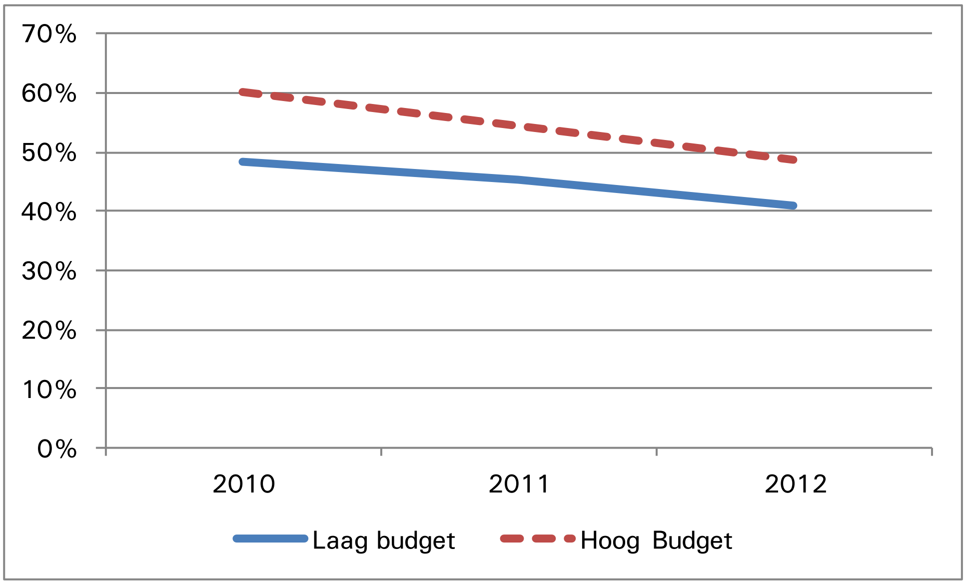


Pasgebruik en verbruik in de tijd

Naar aandeel verbruikt

Figuur B2.10 geeft weer welk deel van de valyspasbezitters deze daadwerkelijk heeft gebruikt in de jaren 2010-2012.

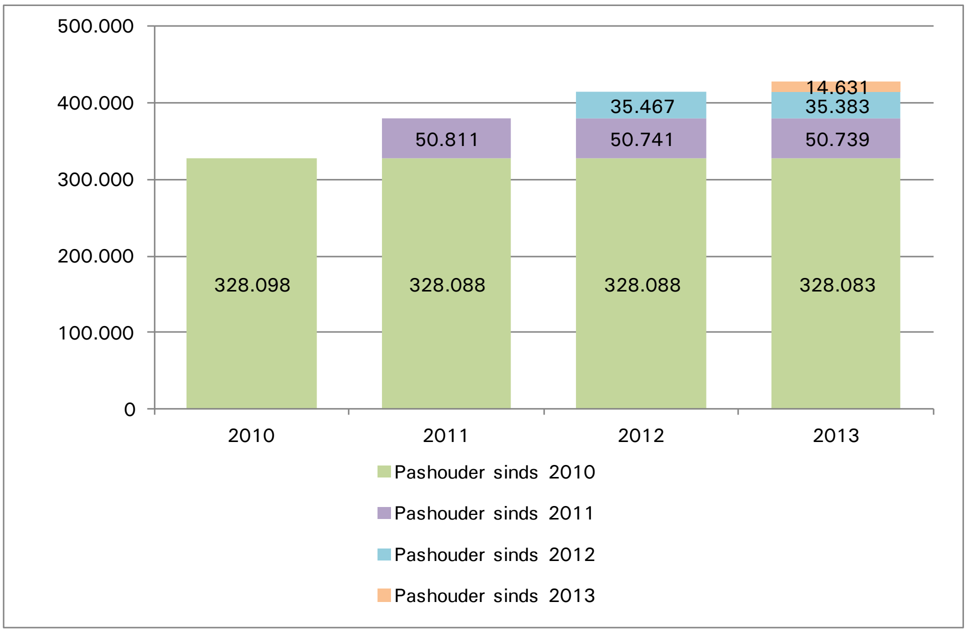
Figuur B2.10: Aandeel pasgebruik



Voor zowel Valyspashouders met een laag als een hoogbudget is het aandeel dat de pas daadwerkelijk heeft gebruikt gedaald in deze periode. Voor pashouders met een laag budget van 48% in 2010 naar 41% in 2012, voor pashouders met een hoogbudget van 60% in 2010 naar 49% in 2012. Dit kan, zoals eerder opgemerkt, te maken hebben met het feit dat het aandeel reeds overleden personen in het pashoudersbestand waarschijnlijk is gestegen in de tijd.

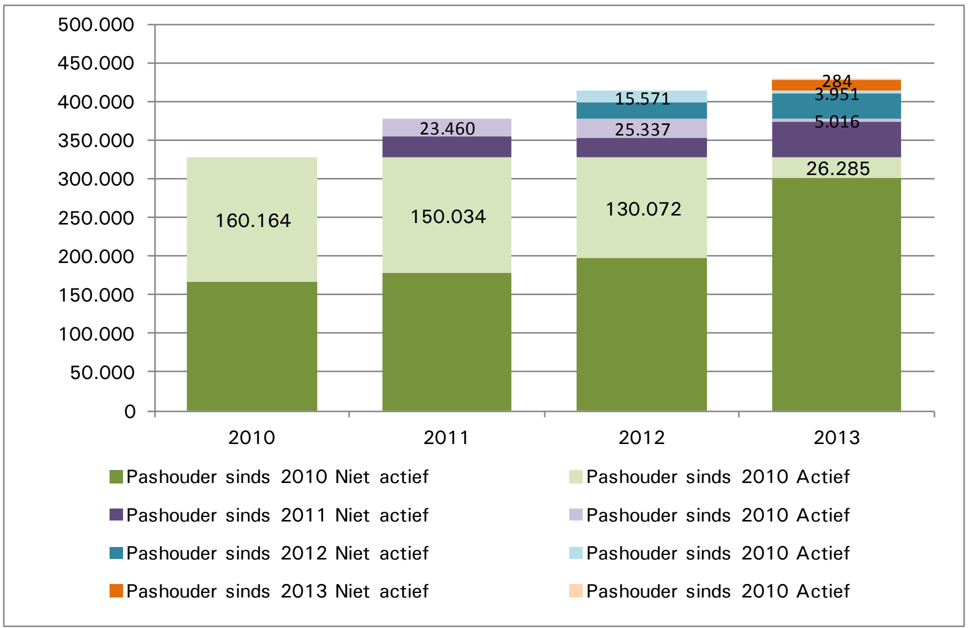
Figuur B2.11 illustreert dit. Van alle pashouders die in 2010 in het pashoudersbestand staan vermeld, staat vrijwel iedereen ook per 1-1-2013 nog als pashouder geregistreerd. Met andere woorden, er lijken niet of nauwelijks mensen uit het pashoudersbestand verwijderd te worden. Ook van de nieuwe mensen die in 2011 voor het eerst een pas hebben gekregen (ruim 50.000 personen) komt vrijwel iedereen ook in 2013 nog in het bestand voor. Hetzelfde geldt voor de personen die in 2012 voor het eerst een pas hebben ontvangen (35.467 personen). Bij het relatief lage aantal nieuwe pashouders dat in 2013 een pas heeft gekregen (14.631 personen) moet bedacht worden dat dit de stand van zaken in februari 2013 betreft. In de loop van 2013 kunnen nog nieuwe personen een Valyspas krijgen.

Figuur B2.11: Aantal pashouders naar beginjaar



Figuur B2.12 geeft vervolgens weer welk deel van deze personen de pas in de verschillende jaren heeft gebruikt. Van de mensen die in 2010 al een Valyspas hadden heeft bijna de helft de pas ook in 2010 gebruikt (160.164 van de 328.098 personen). In 2012 is dit gedaald tot ongeveer 40% (130.072 van de 328.088 personen uit deze groep die in 2012 nog steeds een pas hebben). In het jaar 2013 is dit aandeel veel lager maar ook hier geldt dat dit de stand van zaken tot en met (medio) februari 2013 betreft, mensen kunnen vanzelfsprekend ook pas later in het jaar (voor het eerst) een Valysrit maken in 2013. Van de mensen die in 2011 voor het eerst in het bezit van een Valyspas zijn gekomen heeft 46% de pas in 2011 gebruikt (23.460/50.811) en 50% (25.337 personen) in 2012.

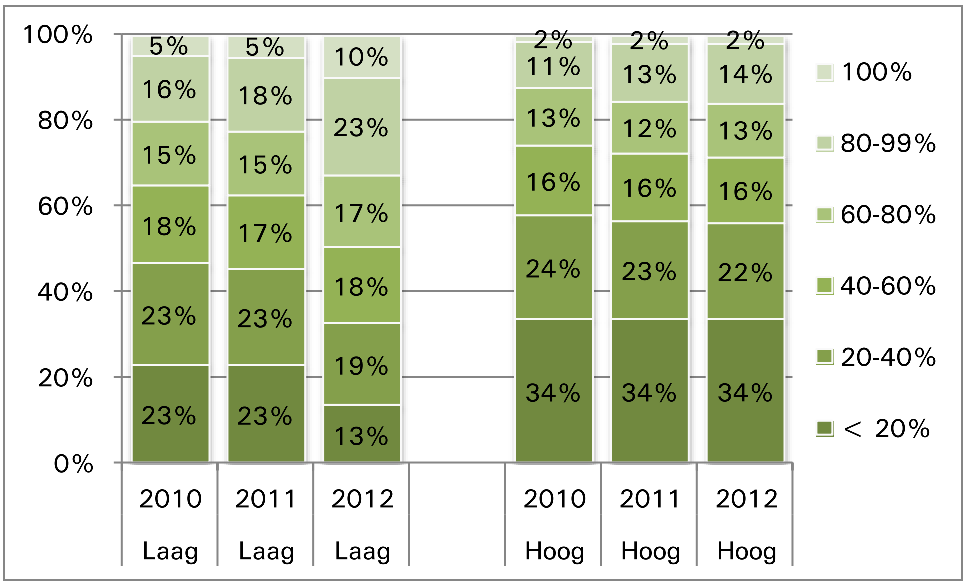
Figuur B2.12: Gebruik Valyspas naar beginjaar



Van de Valyspashouders die zowel in 2010, 2011 en 2012 in het pashoudersbestand vertegenwoordigd zijn (ruim 328.000 personen) heeft 41% in geen enkele van deze jaren gebruik gemaakt van de Valys, 14% heeft er in slechts 1 van deze jaren gebruik van gemaakt, eveneens 14% in 2 van de 3 jaren en 30% in alle 3 jaren. Onder de pashouders met een hoog budget heeft 44% in alle 3 jaren de pas gebruikt.

Figuur B2.13 geeft weer welk deel van het budget is verbruikt door degenen die de pas daadwerkelijk hebben gebruikt (2013 laten we vanaf hier verder buiten beschouwing aangezien dit een onvolledig jaar betreft).

Figuur B2.13: Aandeel verbruikt budget (gegeven dat de pas is gebruikt)



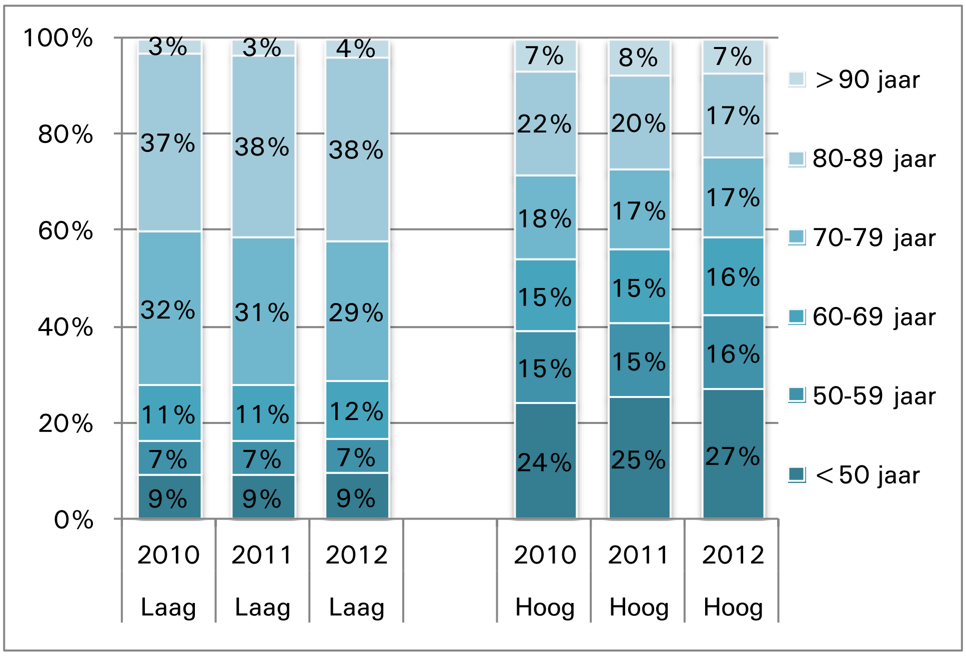
Het aandeel en verdeling van het budget dat daadwerkelijk is verbruikt is onder bezitters van een hoogbudget vrijwel constant gebleven (gemiddeld rond de 40%). Bij pashouders met een laag budget is het gemiddelde aandeel duidelijk gestegen, van 48% in 2010 naar 49% in 2011 en 59% in 2012. Dit heeft ongetwijfeld te maken met de verlaging van dit budget van € 750 naar € 450 per 2012. Het deel dat het budget volledig heeft opgemaakt is in 2012 verdubbeld.

In z'n totaliteit ligt het aantal kilometers dat door pashouders met een laag budget is gereisd in 2012 18% lager dan in 2010, in 2011 was er nog een stijging van 13%. Ten opzichte van 2011 is het aantal kilometers afgelegd door bezitters van een laag budget in 2012 met 27% gedaald. Bij pashouders met een hoogbudget is het aantal kilometers in 2011 4% hoger dan in 2010 en in 2012 is dit 2% gedaald ten opzichte van 2011. Merk op dat deze ontwikkeling niets hoeft te zeggen over het aantal kilometers dat door Valys*voertuigen* is afgelegd. Indien de bezettinggraad (sterk) varieert tussen de jaren en/of afstandsklassen kan die ontwikkeling over de afgelopen jaren er anders uit zien dan de ontwikkeling op basis van pashouders.

Gebruikers naar leeftijdklasse

Figuur B2.14 geeft de verdeling van de leeftijdklasse van gebruikers van de Valys. Bij pashouders met een hoog budget is er een tendens naar gemiddeld wat jongere gebruikers van de Valys. De gemiddeld leeftijd is in de periode 2010-2012 gedaald van 64 naar 62 jaar. Bij gebruikers met een laag budget is de gemiddelde leeftijd vrijwel ongewijzigd gebleven (bijna 73 jaar) in deze periode.

Figuur B2.14: Pasgebruikers naar leeftijdklasse (gegeven dat de pas is gebruikt)

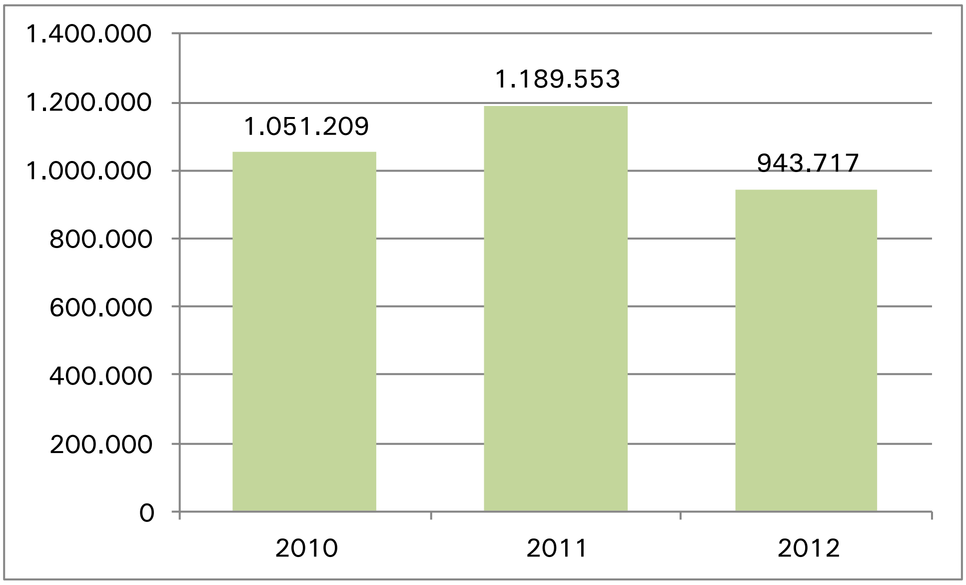


B2.2: Ritkenmerken

Aantallen

Totaal
Het rittenbestand bevat ruim 1 miljoen afzonderlijke ritten, waarvan ruim 944.000 afgelegd in 2012 en 81.000 in 2013. Het aantal ritten ligt daarmee in 2012 ongeveer 20% lager dan dat in 2011 (figuur B2.15). Dit zal hoogstwaarschijnlijk met de verlaging van het laagbudget in 2012 (van € 750 naar € 450) te maken hebben.

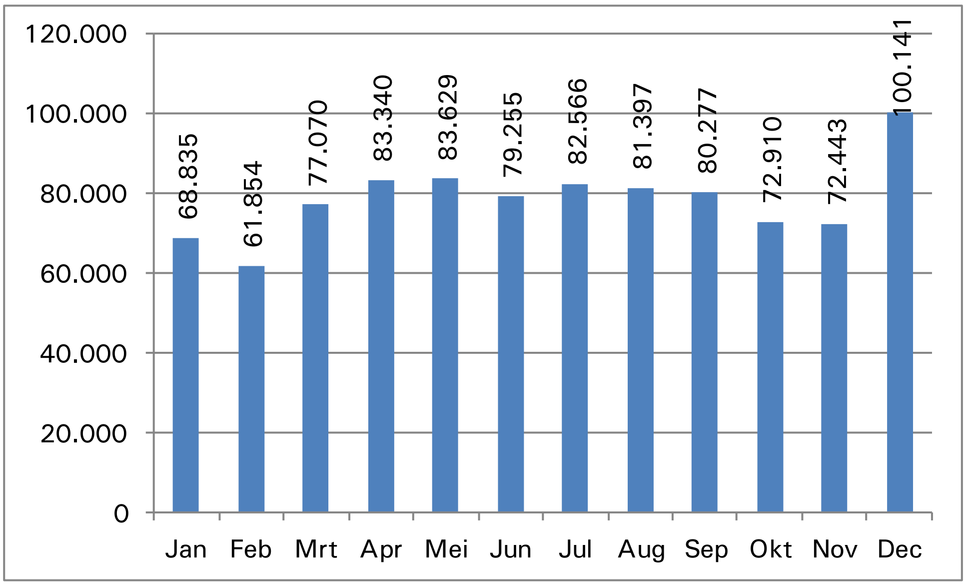
Figuur B2.15: Valysritten 2010-2012



In de rest van deze bijlage worden alleen de in 2012 gemaakte ritten beschouwd.

Figuur B2.16 geeft de verdeling van de ritten over de maanden van het jaar weer.

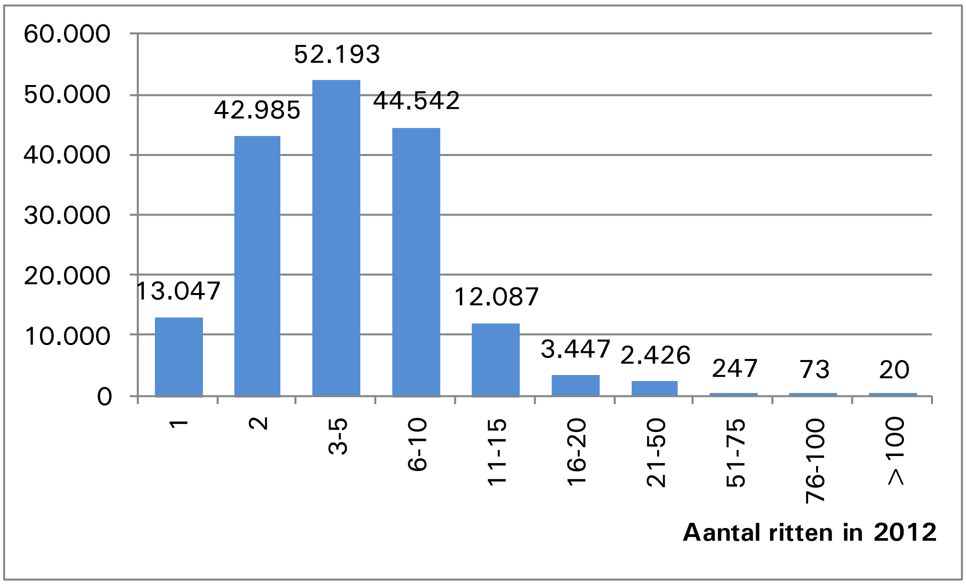
Figuur B2.16: Aantal ritten 2012 per maand



Per pashouder

De 944.000 ritten in 2012 zijn gemaakt door 171.067 afzonderlijke klanten, gemiddeld hebben deze personen dus 5,5 ritten in 2012 gemaakt (het maximum is 220). Figuur B2.17 geeft een overzicht van de verdeling van het aantal ritten per persoon.

Figuur B2.17: Aantal ritten in 2012 per pashouder



Ongeveer eenderde van de pashouders heeft in 2012 slechts 1 tot 2 ritten gemaakt en ongeveer driekwart heeft maximaal 6 ritten gemaakt. Een relatief kleine groep heeft in 2012 veelvuldig gebruik gemaakt van de Valys. De 1% gebruikers met het hoogste aantal ritten in 2012 heeft 7,5% van alle ritten gemaakt (minstens 25 ritten per persoon). De 100 personen (0,06% van alle klanten in 2012) met het meeste aantal ritten (minsten 75 ritten per persoon) hebben samen 1% van alle ritten gemaakt in 2012.

Dag en tijdstip

Tabel B2.2 geeft een overzicht van de momenten waarop Valysritten in 2012 zijn gemaakt. Een groot deel van alle ritten (43%) wordt op weekenddagen gemaakt (22,5% op zondagen, (20,2% op zaterdagen). Op maandagen zijn de minste ritten gemaakt. De meeste ritten (57%) vertrekken in het dal overdag en 's avonds (26%). In de ochtendspits worden relatief weinig ritten gemaakt (4%).

Tabel B2.2: Valys ritten in 2012 naar weekdag en dagdeel (o.b.v. vertrektijdstip)

	Weekdag							
Dagdeel	**Zondag**	**Maandag**	**Dinsdag**	**Woensd.**	**Donderd.**	**Vrijdag**	**Zaterdag**	**Totaal**
Nacht (0-7 uur)	612	449	449	392	485	462	575	3.424
O-spits (7-9 uur)	3.926	4.745	4.934	5.312	5.003	4.842	6.549	35.311
Dal (9-16 uur)	110.872	57.739	59.689	67.534	62.917	75.467	106.219	540.437
A-spits (16-18 uur)	29.002	9.975	12.827	15.356	14.519	15.622	23.688	120.989
Avond (18-24 uur)	68.025	18.681	22.844	27.888	23.549	29.819	53.384	244.190
Totaal	212.437	91.589	100.743	116.482	106.473	126.212	190.415	944.351

Afstanden

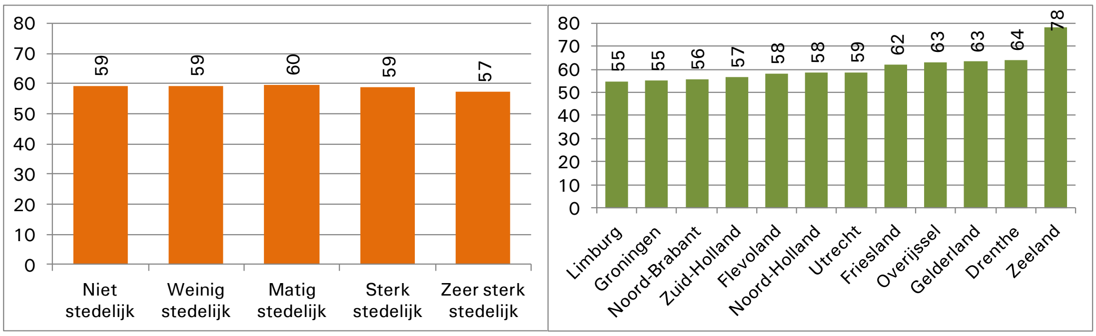
Totaal

Op basis van de postcodes van herkomst en bestemming van de ritten is de afstand van de ritten bepaald[83]. In 2012 is bijna 56 miljoen kilometer met de Valys gereisd.

Gemiddeld per rit

Over alle ritten gezien was de afstand gemiddeld 59 kilometer (enkele reis). Figuur B2.18 geeft de verdeling naar stedelijkheidsgraad (L) en provincie (R) van de vertrekgemeente van de rit.

Figuur B2.18: Ritafstand vanuit de vertrekgemeente naar stedelijkheidsgraad (L) en provincie (R).



Vanuit zeer sterk stedelijke gebieden is de gemiddelde ritafstand het kleinst, in Zeeland het grootst.

Gemiddeld per pashouder

Gemiddeld per persoon bedraagt de ritafstand 71 km, met daarbinnen een grote spreiding (van 0 km (d.w.z. alleen ritten binnen hetzelfde 4-cijferige postcodegebied) tot bijna 400 km). Dat het gemiddelde per persoon hoger ligt dan per Valysrit impliceert dat er relatie veel korte ritten door relatief weinig personen worden gemaakt (zie ook figuur B2.19).

Figuur B2.19 geeft de gemiddelde ritafstand per persoon uitgesplitst naar het aantal ritten dat in 2012 is gemaakt.

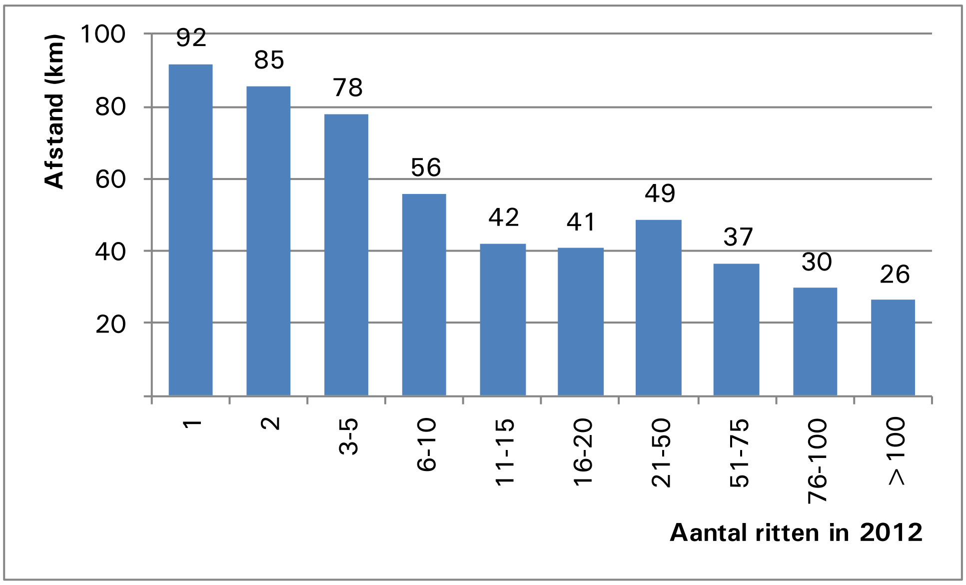
Mensen die slechts weinig gebruik maken van de Valys leggen relatief lange afstanden af. Hoogfrequente gebruikers leggen gemiddeld kortere afstanden af per rit[84]. Dit is logisch gezien het beschikbare budget, wanneer men lange afstanden aflegt kunnen immers minder ritten gemaakt worden.

---

[83] Met behulp van de Geodan DriveTime matrix (2009). Dit geeft tussen twee postcodes (4-cijferig) de afstand over de weg voor personenauto's. Wanneer (een deel van) de rit over een busbaan gaat wordt hier dus geen rekening mee gehouden.

[84] In het bestand zit een aantal personen die (ruim) meer dan 2250 kilometer hebben gereisd met de Valys in 2012. Waarschijnlijk zitten hier ook ritten voor "eigen rekening" bij.

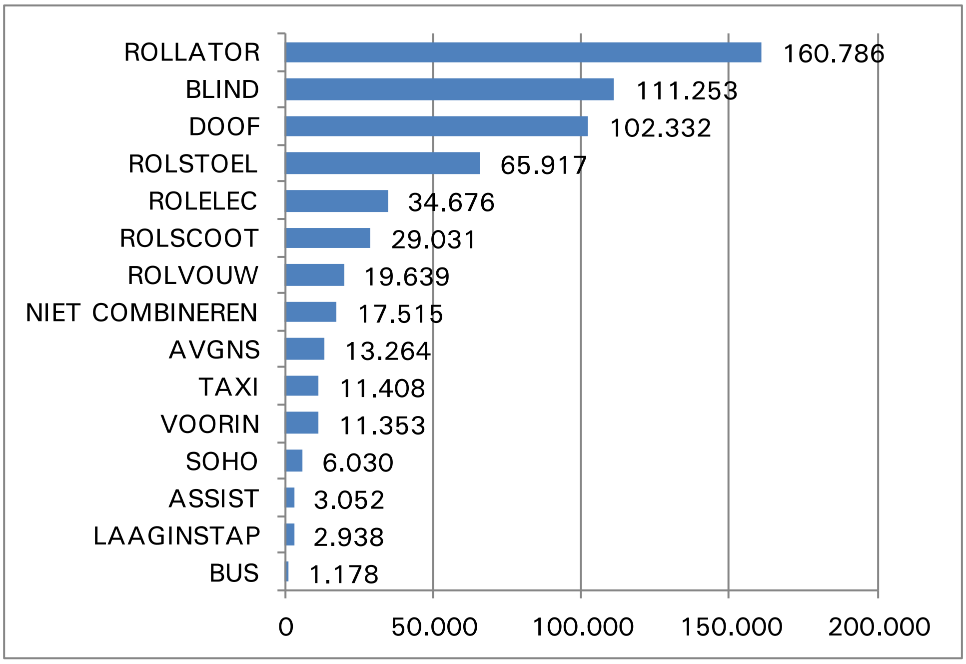
Figuur B2.19: Gemiddelde ritafstand (km) per persoon naar aantal ritten in 2012



Beperkingen

Figuur B2.20 geeft een overzicht van de beperkingen of speciale omstandigheden van de te vervoeren personen tijdens de ritten die in 2012 zijn gemaakt.

Figuur B2.20: Beperkingen tijdens de rit



In ongeveer de helft van de gevallen gold voor de klant *geen* van bovenstaande beperkingen of speciale omstandigheden, in ruim een derde één, en in ongeveer 12% van de gevallen meer dan één.

Herkomsten en bestemmingen

Tabel B2.3 geeft een overzicht van de herkomsten en bestemmingen van Valysritten op provincie niveau. In ongeveer de helft van de ritten ligt de herkomst en bestemming in dezelfde provincie.

Tabel B2.3: Herkomsten en bestemmingen

		B	E	S	T	E	M	M	I	N	G			
		Drenthe	Flevoland	Friesland	Gelderland	Groningen	Limburg	N-Brabant	N-Holland	Overijssel	Utrecht	Zeeland	Z-Holland	Totaal
	Drenthe	12.004	578	2.542	1.895	10.818	58	246	1.025	4.880	580	17	823	35.466
	Flevoland	547	3.389	774	2.867	271	117	554	12.183	1.874	2.879	42	1.722	27.219
H	Friesland	2.485	812	17.592	1.056	4.029	39	166	1.745	1.318	516	21	636	30.416
E	Gelderland	1.858	2.894	1.089	55.881	921	3.189	12.803	9.689	12.841	15.269	528	12.406	129.368
R	Groningen	11.122	281	4.142	944	24.244	38	138	766	1.507	323	20	375	43.900
K	Limburg	57	113	48	3.271	47	41.253	10.387	829	369	812	184	1.442	58.812
O	Noord-Braba	259	563	169	12.682	130	10.405	84.452	4.990	1.080	5.281	3.372	19.176	142.559
M	Noord-Hollar	1.004	12.596	1.778	9.551	730	882	5.014	73.168	2.274	15.090	478	23.893	146.458
S	Overijssel	4.728	1.804	1.339	12.814	1.480	359	1.062	2.338	27.406	2.214	62	1.855	57.461
T	Utrecht	592	3.058	476	15.092	304	797	5.218	14.898	2.127	14.134	426	14.613	71.735
	Zeeland	18	40	16	543	12	188	3.352	448	70	420	7.898	4.461	17.466
	Zuid-Holland	778	1.762	622	12.388	370	1.441	19.489	24.004	1.835	14.728	4.452	100.904	182.773
	Totaal	35.452	27.896	30.588	128.988	43.356	58.768	142.902	146.111	57.582	72.251	17.500	182.322	943.717

Ritten van- en naar OV knooppunten

Bij een deel van de vertrek- en aankomst bestemming is een omschrijving gegeven (bij het vertrekpunt in 12% van de gevallen, bij de bestemmingen in 13% van de gevallen). In 9.584 gevallen is het vertrekpunt een OV locatie (bus, trein, metro of veerpont. Dit is ruim 8% van alle vertreklocaties waar een omschrijving van gegeven (1% van alle vertrekplaatsen). Daarnaast wordt in ruim 3.800 gevallen een luchthaven als vertrekpunt genoemd (meestal Schiphol). Aan de bestemmingskant is in 10.237 gevallen expliciet een OV bestemming genoemd, dit betreft 8,5% van alle bestemmingen waarvan een omschrijving bekend is (1% van alle bestemmingen). In de meeste gevallen betreft het een treinstation. Een busstation, metrohalte of veerhaven wordt tezamen slechts in zo'n 300 gevallen expliciet als zowel herkomst of bestemming genoemd. Aan de bestemmingskant wordt een luchthaven in bijna 4.400 gevallen genoemd.

Wanneer we de informatie uit de beschrijving van herkomsten en bestemmingen combineren met de ritten waarvan in het bestand is aangegeven dat het een ketenreis betreft (en daarbij alleen de Valysritten selecteren), dan geldt voor 3% van alle Valysritten in het bestand dat de herkomst of de bestemming een OV-locatie betreft.

B2.3: Detailuitkomsten naar gemeente en provincie

Pasbezit per provincie en leeftijdklasse

Tabel B2.4: Aandeel Valyspashouders per 1-1-2013 naar provincie en leeftijdklasse

Provincie	Leeftijd	Man	Vrouw	Totaal	Provincie	Leeftijd	Man	Vrouw	Totaal
Groningen	**Totaal**	**2,4%**	**5,3%**	**3,8%**	**Utrecht**	**Totaal**	**1,3%**	**3,1%**	**2,3%**
	<10	0,0%	0,0%	0,0%		<10	0,0%	0,0%	0,0%
	10-19	0,1%	0,1%	0,1%		10-19	0,1%	0,1%	0,1%
	20-29	0,3%	0,3%	0,3%		20-29	0,2%	0,2%	0,2%
	30-39	0,5%	0,5%	0,5%		30-39	0,2%	0,4%	0,3%
	40-49	0,7%	1,0%	0,8%		40-49	0,4%	0,6%	0,5%
	50-59	1,3%	2,1%	1,7%		50-59	0,7%	1,3%	1,0%
	60-69	2,5%	4,7%	3,6%		60-69	1,4%	2,6%	2,0%
	70-79	8,6%	19,3%	14,4%		70-79	5,2%	11,1%	8,4%
	80-89	33,6%	47,6%	42,5%		80-89	23,2%	35,8%	31,2%
	> 90	63,9%	52,9%	55,4%		> 90	56,1%	46,7%	48,9%
Friesland	**Totaal**	**1,1%**	**2,9%**	**2,0%**	**Noord-Holland**	**Totaal**	**1,6%**	**3,9%**	**2,7%**
	<10	0,0%	0,0%	0,0%		<10	0,0%	0,0%	0,0%
	10-19	0,1%	0,1%	0,1%		10-19	0,1%	0,1%	0,1%
	20-29	0,3%	0,4%	0,3%		20-29	0,2%	0,2%	0,2%
	30-39	0,3%	0,4%	0,3%		30-39	0,2%	0,3%	0,3%
	40-49	0,4%	0,5%	0,5%		40-49	0,3%	0,6%	0,5%
	50-59	0,6%	1,1%	0,9%		50-59	0,7%	1,5%	1,1%
	60-69	1,0%	1,9%	1,4%		60-69	1,5%	3,4%	2,5%
	70-79	3,2%	7,8%	5,6%		70-79	5,8%	14,0%	10,2%
	80-89	15,1%	28,7%	23,7%		80-89	25,4%	40,5%	34,9%
	> 90	36,8%	41,2%	40,1%		> 90	57,6%	54,1%	54,9%
Drenthe	**Totaal**	**1,8%**	**4,1%**	**3,0%**	**Zuid-Holland**	**Totaal**	**1,7%**	**3,9%**	**2,8%**
	<10	0,0%	0,0%	0,0%		<10	0,0%	0,0%	0,0%
	10-19	0,2%	0,1%	0,1%		10-19	0,1%	0,1%	0,1%
	20-29	0,5%	0,5%	0,5%		20-29	0,3%	0,3%	0,3%
	30-39	0,5%	0,5%	0,5%		30-39	0,3%	0,4%	0,3%
	40-49	0,5%	1,0%	0,7%		40-49	0,4%	0,7%	0,5%
	50-59	0,9%	1,6%	1,3%		50-59	0,8%	1,5%	1,1%
	60-69	1,6%	2,9%	2,2%		60-69	1,6%	3,2%	2,4%
	70-79	4,5%	11,4%	8,2%		70-79	5,9%	13,2%	9,9%
	80-89	22,4%	35,2%	30,4%		80-89	27,0%	39,0%	34,7%
	> 90	48,4%	44,3%	45,4%		> 90	57,6%	51,7%	53,1%
Overijssel	**Totaal**	**1,3%**	**3,1%**	**2,2%**	**Zeeland**	**Totaal**	**1,4%**	**3,3%**	**2,4%**
	<10	0,0%	0,0%	0,0%		<10	0,0%	0,0%	0,0%
	10-19	0,1%	0,1%	0,1%		10-19	0,1%	0,1%	0,1%
	20-29	0,2%	0,3%	0,3%		20-29	0,3%	0,5%	0,4%
	30-39	0,3%	0,4%	0,3%		30-39	0,3%	0,4%	0,4%
	40-49	0,5%	0,6%	0,6%		40-49	0,4%	0,8%	0,6%
	50-59	0,7%	1,1%	0,9%		50-59	0,7%	1,3%	1,0%
	60-69	1,3%	2,4%	1,9%		60-69	1,3%	2,4%	1,8%
	70-79	4,7%	9,8%	7,4%		70-79	3,6%	8,7%	6,3%
	80-89	20,0%	31,5%	27,3%		80-89	15,6%	25,9%	22,0%
	> 90	44,7%	42,3%	42,8%		> 90	32,1%	33,2%	32,9%
Flevoland	**Totaal**	**1,6%**	**3,6%**	**2,6%**	**Noord-Brabant**	**Totaal**	**1,6%**	**3,3%**	**2,5%**
	<10	0,0%	0,0%	0,0%		<10	0,0%	0,0%	0,0%
	10-19	0,1%	0,1%	0,1%		10-19	0,1%	0,1%	0,1%
	20-29	0,3%	0,3%	0,3%		20-29	0,4%	0,5%	0,4%
	30-39	0,3%	0,4%	0,4%		30-39	0,4%	0,5%	0,4%
	40-49	0,3%	0,8%	0,6%		40-49	0,5%	0,8%	0,6%
	50-59	0,8%	2,0%	1,4%		50-59	0,9%	1,5%	1,2%
	60-69	2,1%	4,7%	3,4%		60-69	1,6%	2,8%	2,2%
	70-79	8,5%	18,0%	13,5%		70-79	5,2%	10,2%	7,9%
	80-89	36,9%	57,6%	49,5%		80-89	22,3%	32,7%	28,9%
	> 90	111,1%	88,9%	94,9%		> 90	51,8%	45,0%	46,6%
Gelderland	**Totaal**	**1,4%**	**3,3%**	**2,4%**	**Limburg**	**Totaal**	**1,4%**	**2,8%**	**2,1%**
	<10	0,0%	0,0%	0,0%		<10	0,0%	0,0%	0,0%
	10-19	0,1%	0,1%	0,1%		10-19	0,1%	0,1%	0,1%
	20-29	0,3%	0,4%	0,4%		20-29	0,4%	0,4%	0,4%
	30-39	0,4%	0,5%	0,4%		30-39	0,4%	0,5%	0,4%
	40-49	0,5%	0,8%	0,6%		40-49	0,5%	0,7%	0,6%
	50-59	0,8%	1,4%	1,1%		50-59	0,9%	1,4%	1,1%
	60-69	1,5%	2,7%	2,1%		60-69	1,6%	2,5%	2,0%
	70-79	4,6%	9,8%	7,4%		70-79	4,4%	8,1%	6,4%
	80-89	19,9%	31,5%	27,3%		80-89	14,9%	22,2%	19,6%
	> 90	48,7%	43,6%	44,8%		> 90	28,0%	25,8%	26,3%
					Nederland	**Totaal**	**1,5%**	**3,6%**	**2,6%**
						<10	0,0%	0,0%	0,0%
						10-19	0,1%	0,1%	0,1%
						20-29	0,3%	0,3%	0,3%
						30-39	0,3%	0,4%	0,4%
						40-49	0,4%	0,7%	0,6%
						50-59	0,8%	1,4%	1,1%
						60-69	1,5%	3,0%	2,3%
						70-79	5,3%	11,5%	8,6%
						80-89	22,9%	35,0%	30,6%
						> 90	51,9%	46,9%	48,1%

Pasgebruik en -verbruik per gemeente

Tabel B2.5a: Pasgebruik en -verbruik naar gemeente (rood = bij onderste 10, groen = bij bovenste 10 - in hele tabel 2.1a+b+c)

Gemeente	Gebruik	N	Verbruik	N	Gemeente	Gebruik	N	Verbruik	N
's-Gravenhage	41%	7.407	59%	3.042	Cuijk	44%	450	60%	200
's-Hertogenbosch	45%	2.804	59%	1.259	Culemborg	47%	623	60%	295
Aa en Hunze	47%	535	59%	250	Dalfsen	49%	394	57%	192
Aalburg	46%	284	60%	132	Dantumadiel	40%	440	59%	176
Aalsmeer	40%	738	55%	298	De Bilt	41%	1.903	57%	787
Aalten	48%	733	62%	355	De Marne	46%	473	58%	219
Achtkarspelen	41%	622	55%	255	De Ronde Venen	40%	1.278	55%	511
Alblasserdam	38%	829	61%	319	De Wolden	47%	499	62%	235
Albrandswaard	39%	674	57%	260	Delft	40%	2.876	59%	1.146
Alkmaar	43%	1.732	61%	746	Delfzijl	39%	1.139	53%	449
Almelo	46%	1.660	61%	756	Den Helder	41%	1.159	65%	476
Almere	45%	4.925	57%	2.204	Deurne	42%	712	55%	299
Alphen aan den Rijn	42%	1.355	59%	563	Deventer	45%	2.110	60%	942
Alphen-Chaam	35%	171	56%	59	Diemen	34%	874	52%	300
Ameland	19%	36	54%	7	Dinkelland	42%	575	61%	241
Amersfoort	45%	3.264	59%	1.469	Dirksland	49%	159	58%	78
Amstelveen	38%	3.393	54%	1.295	Doesburg	37%	212	64%	79
Amsterdam	40%	21.878	55%	8.799	Doetinchem	45%	1.789	63%	797
Apeldoorn	42%	3.653	63%	1.530	Dongen	44%	887	54%	386
Appingedam	43%	702	55%	305	Dongeradeel	40%	741	58%	300
Arnhem	42%	3.540	62%	1.496	Dordrecht	38%	4.907	55%	1.883
Assen	46%	1.814	61%	836	Drechterland	46%	407	58%	189
Asten	44%	232	57%	103	Drimmelen	39%	748	58%	293
Baarle-Nassau	45%	173	63%	77	Dronten	45%	1.009	62%	458
Baarn	41%	858	60%	351	Druten	56%	589	56%	332
Barendrecht	40%	1.095	54%	436	Duiven	44%	414	62%	181
Barneveld	46%	1.026	59%	474	Echt-Susteren	39%	889	53%	350
Bedum	48%	385	58%	183	Edam-Volendam	41%	351	56%	145
Beek	33%	245	58%	80	Ede	47%	2.868	61%	1.352
Beemster	41%	174	59%	72	Eemnes	50%	146	58%	73
Beesel	40%	268	56%	108	Eemsmond	43%	630	59%	273
Bellingwedde	34%	394	51%	135	Eersel	49%	274	57%	133
Bergambacht	42%	305	55%	128	Eijsden-Margraten	36%	289	49%	105
Bergeijk	40%	191	54%	76	Eindhoven	41%	4.910	57%	1.999
Bergen (L.)	37%	259	55%	97	Elburg	47%	400	59%	187
Bergen (NH.)	44%	870	59%	383	Emmen	40%	4.033	60%	1.599
Bergen op Zoom	38%	1.741	63%	668	Enkhuizen	39%	485	61%	190
Berkelland	48%	1.304	63%	620	Enschede	41%	3.630	63%	1.480
Bernheze	43%	404	52%	172	Epe	47%	679	61%	316
Bernisse	46%	349	58%	161	Ermelo	53%	771	67%	406
Best	35%	425	56%	150	Etten-Leur	41%	1.260	59%	522
Beuningen	39%	178	53%	69	Ferwerderadiel	38%	181	56%	68
Beverwijk	41%	973	59%	400	Franekeradeel	42%	590	59%	247
Binnenmaas	38%	429	62%	163	Gaasterlân-Sleat	46%	213	59%	98
Bladel	48%	353	57%	169	Geertruidenberg	43%	818	56%	354
Blaricum	38%	257	57%	98	Geldermalsen	53%	754	58%	398
Bloemendaal	37%	752	55%	276	Geldrop-Mierlo	37%	812	56%	304
Boarnsterhim	35%	352	54%	122	Gemert-Bakel	44%	654	53%	289
Bodegraven-Reeuwijk	39%	808	59%	317	Gennep	48%	726	58%	350
Boekel	44%	223	56%	99	Giessenlanden	36%	369	53%	132
Borger-Odoorn	41%	848	59%	344	Gilze en Rijen	35%	773	55%	269
Borne	39%	431	63%	170	Goedereede	32%	214	63%	68
Borsele	43%	326	66%	139	Goes	43%	1.280	61%	549
Boskoop	44%	306	58%	136	Goirle	42%	586	52%	248
Boxmeer	46%	533	56%	243	Gorinchem	38%	1.862	57%	705
Boxtel	44%	906	55%	402	Gouda	42%	2.324	56%	979
Breda	42%	6.048	61%	2.514	Graafstroom	37%	214	54%	80
Brielle	48%	545	60%	259	Graft-De Rijp	42%	107	53%	45
Bronckhorst	43%	848	59%	368	Grave	49%	289	55%	141
Brummen	47%	437	61%	204	Groesbeek	46%	337	63%	155
Brunssum	39%	559	59%	219	Groningen	40%	5.021	57%	2.032
Bunnik	47%	279	58%	131	Grootegast	41%	265	58%	109
Bunschoten	43%	291	56%	126	Gulpen-Wittem	26%	186	57%	48
Buren	40%	487	58%	195	Haaksbergen	45%	488	58%	218
Bussum	38%	1.363	58%	522	Haaren	42%	302	61%	128
Capelle aan den IJssel	35%	2.168	56%	758	Haarlem	39%	3.640	57%	1.420
Castricum	45%	572	60%	259	Haarlemmerliede en Spaarnwoude	32%	90	58%	29
Coevorden	37%	1.458	58%	541	Haarlemmermeer	40%	3.795	56%	1.531
Cranendonck	47%	342	59%	160	Halderberge	42%	569	59%	240
Cromstrijen	38%	173	58%	65	Hardenberg	42%	1.924	59%	813

Tabel B2.5b: Pasgebruik en -verbruik naar gemeente (vervolg)

Gemeente	Gebruik	N	Verbruik	N	Gemeente	Gebruik	N	Verbruik	N
Harderwijk	46%	1.313	64%	600	Loppersum	43%	340	55%	147
Hardinxveld-Giessendam	32%	683	54%	218	Losser	40%	314	60%	127
Haren	37%	728	60%	267	Maasdonk	37%	177	53%	65
Harenkarspel	34%	195	57%	67	Maasdriel	43%	725	52%	312
Harlingen	39%	455	63%	176	Maasgouw	44%	820	60%	364
Hattem	43%	254	67%	110	Maassluis	40%	1.095	60%	438
Heemskerk	43%	944	56%	410	Maastricht	38%	2.311	58%	871
Heemstede	41%	1.123	58%	461	Marum	41%	233	52%	96
Heerde	56%	362	57%	204	Medemblik	47%	914	62%	431
Heerenveen	39%	1.202	61%	464	Meerssen	37%	281	62%	103
Heerhugowaard	47%	827	61%	389	Menamerdiel	34%	255	65%	86
Heerlen	38%	1.565	62%	600	Menterwolde	42%	451	53%	191
Heeze-Leende	39%	292	56%	113	Meppel	47%	901	63%	427
Heiloo	40%	441	56%	178	Middelburg	41%	1.206	64%	500
Hellendoorn	47%	677	58%	315	Middelharnis	46%	568	63%	260
Hellevoetsluis	48%	1.552	59%	749	Midden-Delfland	35%	307	59%	108
Helmond	42%	1.750	58%	731	Midden-Drenthe	48%	721	59%	343
Hendrik-Ido-Ambacht	39%	869	57%	338	Mill en Sint Hubert	46%	149	46%	69
Hengelo	35%	1.808	63%	627	Millingen aan de Rijn	46%	72	59%	33
het Bildt	38%	261	57%	98	Moerdijk	44%	1.377	55%	600
Heumen	40%	262	68%	105	Montferland	37%	959	58%	353
Heusden	40%	1.082	56%	428	Montfoort	42%	159	51%	67
Hillegom	38%	596	59%	228	Mook en Middelaar	43%	98	61%	42
Hilvarenbeek	46%	256	51%	118	Muiden	40%	173	58%	70
Hilversum	40%	3.104	57%	1.241	Naarden	36%	580	61%	209
Hof van Twente	43%	1.112	62%	475	Neder-Betuwe	53%	367	57%	195
Hollands Kroon	40%	782	63%	314	Nederlek	33%	557	52%	186
Hoogeveen	48%	1.426	64%	689	Nederweert	47%	174	53%	81
Hoogezand-Sappemeer	42%	1.414	57%	598	Neerijnen	38%	292	59%	110
Hoorn	45%	1.790	59%	809	Nieuw-Lekkerland	38%	251	57%	96
Horst aan de Maas	37%	870	51%	323	Nieuwegein	43%	1.342	58%	574
Houten	44%	732	59%	319	Nieuwkoop	41%	501	56%	207
Huizen	44%	1.239	60%	542	Nijkerk	46%	616	61%	285
Hulst	44%	326	62%	143	Nijmegen	40%	1.717	61%	686
IJsselstein	43%	593	54%	253	Noord-Beveland	36%	144	57%	52
Kaag en Braassem	42%	385	57%	163	Noordenveld	44%	677	59%	296
Kampen	44%	1.085	59%	481	Noordoostpolder	46%	1.363	65%	623
Kapelle	48%	255	61%	123	Noordwijk	44%	785	59%	342
Katwijk	46%	904	57%	416	Noordwijkerhout	43%	422	58%	180
Kerkrade	36%	1.024	56%	369	Nuenen, Gerwen en Nederwetten	39%	254	58%	100
Koggenland	40%	421	52%	167	Nunspeet	48%	575	61%	277
Kollumerland en Nieuwkruisland	46%	310	59%	144	Nuth	31%	205	60%	64
Korendijk	36%	162	59%	58	Oegstgeest	46%	453	61%	210
Krimpen aan den IJssel	37%	612	58%	224	Oirschot	39%	254	52%	99
Laarbeek	43%	442	54%	188	Oisterwijk	36%	716	58%	261
Landerd	48%	233	55%	111	Oldambt	38%	2.319	53%	889
Landgraaf	38%	677	55%	255	Oldebroek	45%	273	56%	122
Landsmeer	42%	270	56%	113	Oldenzaal	43%	682	60%	293
Langedijk	46%	315	61%	146	Olst-Wijhe	47%	398	58%	189
Lansingerland	36%	715	59%	258	Ommen	43%	371	59%	160
Laren	35%	409	58%	143	Onderbanken	32%	79	59%	25
Leek	48%	741	58%	358	Oost Gelre	48%	788	59%	379
Leerdam	39%	1.123	56%	439	Oosterhout	44%	1.644	59%	719
Leeuwarden	42%	2.082	60%	870	Oostflakkee	43%	317	58%	136
Leeuwarderadeel	46%	246	64%	113	Ooststellingwerf	36%	502	60%	182
Leiden	43%	1.600	62%	687	Oostzaan	35%	237	53%	83
Leiderdorp	46%	524	59%	242	Opmeer	40%	225	55%	91
Leidschendam-Voorburg	39%	1.054	59%	409	Opsterland	39%	313	67%	123
Lelystad	43%	2.030	60%	870	Oss	44%	1.723	59%	751
Lemsterland	45%	204	63%	91	Oud-Beijerland	35%	431	59%	149
Leudal	43%	776	54%	331	Oude IJsselstreek	47%	1.363	59%	640
Leusden	41%	801	56%	327	Ouder-Amstel	37%	540	56%	199
Liesveld	35%	239	55%	83	Ouderkerk	38%	154	58%	59
Lingewaal	44%	328	54%	144	Oudewater	47%	165	58%	77
Lingewaard	43%	451	58%	195	Overbetuwe	45%	550	64%	247
Lisse	42%	539	55%	224	Papendrecht	42%	1.362	55%	568
Littenseradiel	46%	117	63%	54	Peel en Maas	40%	1.082	53%	428
Lochem	44%	1.183	62%	523	Pekela	37%	729	54%	269
Loon op Zand	34%	874	55%	301	Pijnacker-Nootdorp	40%	521	64%	211
Lopik	39%	199	62%	78	Purmerend	41%	2.835	56%	1.164

Tabel B2.5c: Pasgebruik en -verbruik naar gemeente (vervolg)

Gemeente	Gebruik	N	Verbruik	N
Putten	44%	268	59%	117
Raalte	50%	613	60%	305
Reimerswaal	44%	540	60%	239
Renkum	44%	1.649	60%	722
Renswoude	37%	41	53%	15
Reusel-De Mierden	41%	198	60%	82
Rheden	44%	1.422	61%	623
Rhenen	50%	436	64%	217
Ridderkerk	41%	2.031	58%	833
Rijnwaarden	44%	297	60%	130
Rijnwoude	44%	230	62%	101
Rijssen-Holten	51%	554	58%	280
Rijswijk	44%	1.066	61%	471
Roerdalen	47%	392	59%	186
Roermond	42%	1.411	57%	599
Roosendaal	44%	1.683	61%	739
Rotterdam	35%	22.046	55%	7.649
Rozendaal	38%	29	77%	11
Rucphen	34%	446	50%	152
Schagen	38%	357	59%	137
Schermer	38%	50	57%	19
Scherpenzeel	37%	254	62%	95
Schiedam	38%	3.067	58%	1.164
Schiermonnikoog	22%	18	27%	4
Schijndel	42%	473	55%	198
Schinnen	40%	149	57%	60
Schoonhoven	39%	510	58%	197
Schouwen-Duiveland	43%	1.276	62%	551
Simpelveld	39%	142	58%	55
Sint Anthonis	47%	369	62%	173
Sint-Michielsgestel	43%	346	57%	148
Sint-Oedenrode	40%	309	52%	125
Sittard-Geleen	42%	1.870	55%	788
Skarsterlân	51%	337	64%	172
Sliedrecht	39%	1.440	53%	558
Slochteren	39%	361	53%	140
Sluis	39%	327	66%	129
Smallingerland	43%	838	61%	363
Soest	40%	1.610	59%	641
Someren	47%	291	59%	136
Son en Breugel	48%	359	56%	172
Spijkenisse	40%	3.451	55%	1.388
Stadskanaal	41%	1.966	57%	797
Staphorst	43%	97	60%	42
Stede Broec	42%	552	59%	230
Steenbergen	42%	544	62%	228
Steenwijkerland	42%	603	63%	256
Stein	35%	282	56%	100
Stichtse Vecht	39%	1.361	57%	537
Strijen	35%	125	60%	44
Súdwest Fryslân	41%	1.316	61%	541
Ten Boer	48%	206	51%	99
Terneuzen	41%	858	65%	352
Terschelling	35%	20	43%	7
Texel	39%	324	68%	126
Teylingen	41%	741	57%	305
Tholen	45%	766	60%	344
Tiel	50%	1.599	59%	804
Tilburg	40%	5.342	55%	2.158
Tubbergen	46%	344	58%	159
Twenterand	45%	582	57%	264
Tynaarlo	40%	696	63%	280
Tytsjerksteradiel	36%	740	58%	264
Ubbergen	59%	204	62%	120
Uden	48%	812	60%	390
Uitgeest	35%	162	47%	56
Uithoorn	38%	1.075	52%	411
Urk	53%	79	65%	42
Utrecht	45%	4.755	57%	2.116
Utrechtse Heuvelrug	45%	1.606	60%	725
Vaals	38%	185	57%	71
Valkenburg aan de Geul	30%	227	57%	68
Valkenswaard	33%	461	58%	152
Veendam	38%	1.355	53%	519
Veenendaal	45%	1.889	59%	841
Veere	33%	324	64%	107
Veghel	44%	769	53%	338
Veldhoven	40%	1.085	60%	434
Velsen	40%	2.046	58%	817
Venlo	42%	2.887	56%	1.208
Venray	48%	1.352	59%	643
Vianen	42%	366	63%	155
Vlaardingen	38%	2.993	57%	1.149
Vlagtwedde	44%	584	59%	256
Vlieland	31%	29	61%	9
Vlissingen	38%	1.144	64%	436
Vlist	40%	288	53%	114
Voerendaal	33%	85	67%	28
Voorschoten	39%	415	60%	160
Voorst	46%	510	62%	233
Vught	49%	922	62%	452
Waalre	36%	269	54%	97
Waalwijk	34%	2.067	54%	698
Waddinxveen	44%	560	63%	244
Wageningen	43%	952	61%	410
Wassenaar	35%	333	59%	116
Waterland	35%	392	56%	137
Weert	46%	944	54%	435
Weesp	44%	595	57%	264
Werkendam	45%	508	60%	229
West Maas en Waal	54%	601	56%	326
Westerveld	40%	454	59%	183
Westervoort	43%	254	59%	110
Westland	44%	1.064	62%	466
Weststellingwerf	44%	283	64%	125
Westvoorne	43%	460	58%	200
Wierden	46%	323	57%	150
Wijchen	46%	524	62%	240
Wijdemeren	41%	738	57%	304
Wijk bij Duurstede	50%	399	60%	198
Winsum	42%	483	56%	201
Winterswijk	39%	1.016	62%	400
Woensdrecht	45%	571	62%	258
Woerden	46%	839	64%	383
Wormerland	42%	430	55%	182
Woudenberg	45%	233	60%	104
Woudrichem	48%	266	61%	127
Zaanstad	35%	3.609	57%	1.274
Zaltbommel	47%	801	61%	377
Zandvoort	37%	734	52%	270
Zederik	34%	311	57%	106
Zeevang	42%	128	51%	54
Zeewolde	43%	378	61%	163
Zeist	46%	1.581	62%	731
Zevenaar	45%	797	58%	362
Zijpe	46%	147	53%	67
Zoetermeer	40%	2.434	57%	982
Zoeterwoude	33%	94	57%	31
Zuidhorn	40%	519	57%	207
Zuidplas	42%	787	57%	334
Zundert	37%	399	52%	147
Zutphen	44%	1.270	62%	561
Zwartewaterland	49%	263	55%	129
Zwijndrecht	36%	2.113	58%	757
Zwolle	41%	3.418	58%	1.385
Total	41%	414.296	58%	170.980

Pasbezit per gemeente

Tabel B2.6a: Aandeel Valyspashouders per 1-1-2013 naar gemeente (totale bevolking, 70plussers en aandeel pashouders met een hoogbudget onder alle pashouders) (rood = bij onderste 10, groen = bij bovenste 10)

Gemeente	Totaal	70plus	Hoog
's-Gravenhage	1,5%	12,5%	2,5%
's-Hertogenbosch	2,0%	14,3%	3,8%
Aa en Hunze	2,2%	12,4%	2,8%
Aalburg	2,3%	17,6%	3,1%
Aalsmeer	2,5%	19,5%	2,1%
Aalten	2,7%	16,3%	1,6%
Achtkarspelen	2,3%	16,8%	2,2%
Alblasserdam	4,5%	30,0%	2,1%
Albrandswaard	2,8%	24,0%	1,3%
Alkmaar	1,9%	14,0%	3,0%
Almelo	2,4%	15,0%	3,1%
Almere	2,7%	36,6%	2,3%
Alphen aan den Rijn	1,9%	15,0%	2,5%
Alphen-Chaam	1,9%	11,0%	1,7%
Ameland	1,0%	7,1%	2,7%
Amersfoort	2,3%	20,1%	2,4%
Amstelveen	4,2%	26,9%	1,7%
Amsterdam	2,9%	28,1%	2,1%
Apeldoorn	2,4%	14,8%	3,6%
Appingedam	6,1%	28,7%	0,4%
Arnhem	2,5%	18,6%	3,5%
Assen	2,8%	18,0%	2,9%
Asten	1,4%	9,6%	2,1%
Baarle-Nassau	2,6%	10,8%	3,4%
Baarn	3,6%	21,3%	2,5%
Barendrecht	2,4%	21,0%	2,3%
Barneveld	1,9%	15,0%	1,7%
Bedum	3,7%	22,4%	2,5%
Beek	1,5%	7,6%	1,2%
Beemster	2,1%	13,0%	2,8%
Beesel	2,0%	12,4%	3,6%
Bellingwedde	4,3%	24,8%	2,5%
Bergambacht	3,1%	22,1%	2,2%
Bergeijk	1,1%	6,9%	2,1%
Bergen (L.)	2,0%	12,4%	2,3%
Bergen (NH.)	2,9%	13,6%	2,5%
Bergen op Zoom	2,8%	16,5%	2,4%
Berkelland	3,0%	18,5%	1,8%
Bernheze	1,4%	9,8%	4,0%
Bernisse	2,9%	18,7%	2,8%
Best	1,5%	10,5%	1,8%
Beuningen	0,7%	5,8%	3,2%
Beverwijk	2,5%	18,1%	1,5%
Binnenmaas	1,5%	9,2%	2,9%
Bladel	1,9%	10,8%	3,5%
Blaricum	2,9%	16,8%	1,5%
Bloemendaal	3,5%	17,6%	2,1%
Boarnsterhim	1,9%	15,1%	1,9%
Bodegraven-Reeuwijk	2,5%	20,1%	1,2%
Boekel	2,3%	12,2%	4,8%
Borger-Odoorn	3,4%	21,0%	1,8%
Borne	2,1%	14,0%	3,6%
Borsele	1,5%	9,2%	2,4%
Boskoop	2,2%	16,6%	1,2%
Boxmeer	2,0%	12,3%	4,5%
Boxtel	3,1%	21,5%	3,1%
Breda	3,5%	23,9%	2,1%
Brielle	3,5%	22,6%	2,3%
Bronckhorst	2,3%	12,5%	1,8%
Brummen	2,1%	11,6%	3,8%
Brunssum	2,0%	10,1%	4,1%
Bunnik	2,0%	12,0%	2,1%
Bunschoten	1,5%	11,1%	1,4%
Buren	1,9%	14,3%	2,2%
Bussum	4,3%	26,4%	1,8%
Capelle aan den IJssel	3,4%	24,2%	1,9%
Castricum	1,7%	9,4%	4,4%
Coevorden	4,2%	24,1%	1,8%
Cranendonck	1,7%	10,4%	0,3%
Cromstrijen	1,4%	10,5%	0,0%
Cuijk	1,9%	12,0%	2,2%
Culemborg	2,3%	18,9%	1,9%
Dalfsen	1,5%	10,1%	2,0%
Dantumadiel	2,3%	14,2%	2,0%
De Bilt	4,6%	26,1%	1,9%
De Marne	4,7%	28,2%	1,4%
De Ronde Venen	3,1%	24,2%	1,4%
De Wolden	2,1%	12,1%	2,0%
Delft	3,0%	26,6%	2,2%
Delfzijl	4,5%	23,0%	1,1%
Den Helder	2,1%	12,1%	4,4%
Deurne	2,3%	13,8%	2,2%
Deventer	2,2%	16,6%	2,7%
Diemen	3,6%	28,4%	1,7%
Dinkelland	2,2%	14,1%	1,7%
Dirksland	1,9%	12,0%	7,4%
Doesburg	1,9%	11,3%	3,2%
Doetinchem	3,3%	19,3%	2,4%
Dongen	3,7%	25,6%	2,0%
Dongeradeel	3,1%	19,4%	1,4%
Dordrecht	4,3%	29,5%	1,8%
Drechterland	2,2%	16,6%	0,5%
Drimmelen	2,9%	18,3%	1,7%
Dronten	2,6%	21,2%	3,3%
Druten	3,3%	20,4%	2,8%
Duiven	1,7%	13,1%	2,4%
Echt-Susteren	2,8%	13,4%	3,0%
Edam-Volendam	1,3%	10,1%	1,7%
Ede	2,7%	18,4%	2,2%
Eemnes	1,7%	12,3%	4,6%
Eemsmond	4,0%	23,1%	1,1%
Eersel	1,5%	7,1%	5,8%
Eijsden-Margraten	1,2%	6,3%	3,4%
Eindhoven	2,3%	16,0%	2,2%
Elburg	1,9%	14,0%	2,7%
Emmen	3,8%	22,0%	1,7%
Enkhuizen	2,7%	19,9%	2,2%
Enschede	2,4%	17,1%	2,5%
Epe	2,1%	11,1%	3,6%
Ermelo	3,0%	15,2%	4,2%
Etten-Leur	3,1%	20,0%	3,2%
Ferwerderadiel	2,3%	17,3%	1,5%
Franekeradeel	3,0%	20,9%	1,6%
Gaasterlân-Sleat	2,1%	11,5%	5,1%
Geertruidenberg	3,9%	24,9%	3,4%
Geldermalsen	3,0%	20,3%	1,0%
Geldrop-Mierlo	2,2%	13,5%	2,6%
Gemert-Bakel	2,3%	16,0%	1,8%
Gennep	4,2%	17,5%	3,4%
Giessenlanden	2,7%	21,8%	1,0%
Gilze en Rijen	3,1%	20,0%	1,9%
Goedereede	2,0%	11,8%	3,2%
Goes	3,6%	17,9%	3,8%
Goirle	2,7%	15,8%	5,7%
Gorinchem	5,5%	36,6%	1,9%
Gouda	3,4%	24,7%	3,0%
Graafstroom	2,3%	18,1%	2,7%
Graft-De Rijp	1,7%	13,3%	1,8%
Grave	2,4%	14,0%	3,0%
Groesbeek	1,9%	8,6%	5,0%
Groningen	2,7%	26,3%	1,9%
Grootegast	2,2%	15,8%	0,4%
Gulpen-Wittem	1,3%	7,1%	1,1%
Haaksbergen	2,1%	12,6%	4,5%
Haaren	2,3%	11,5%	3,9%
Haarlem	2,5%	18,7%	2,0%
Haarlemmerliede en Spaarnwoude	1,7%	14,0%	0,0%
Haarlemmermeer	2,7%	25,7%	1,9%
Halderberge	2,0%	11,7%	2,4%
Hardenberg	3,4%	25,1%	1,6%

Tabel B2.6b: Aandeel Valyspashouders per 1-1-2013 naar gemeente (vervolg)

Gemeente	Totaal	70plus	Hoog
Harderwijk	3,0%	23,2%	3,2%
Hardinxveld-Giessendam	4,1%	29,3%	1,5%
Haren	4,1%	19,7%	2,1%
Harenkarspel	1,3%	10,5%	3,0%
Harlingen	3,0%	19,4%	2,9%
Hattem	2,3%	12,6%	3,4%
Heemskerk	2,5%	14,9%	2,7%
Heemstede	4,5%	21,8%	2,7%
Heerde	2,0%	12,6%	1,6%
Heerenveen	2,9%	17,4%	2,4%
Heerhugowaard	1,6%	13,6%	3,4%
Heerlen	1,8%	9,4%	2,5%
Heeze-Leende	2,0%	9,1%	8,9%
Heiloo	2,0%	10,9%	2,6%
Hellendoorn	1,9%	12,3%	2,6%
Hellevoetsluis	4,0%	32,3%	2,4%
Helmond	2,0%	16,3%	1,5%
Hendrik-Ido-Ambacht	3,2%	25,7%	1,2%
Hengelo	2,3%	16,2%	3,0%
het Bildt	2,6%	19,4%	1,8%
Heumen	1,6%	9,0%	2,6%
Heusden	2,6%	18,5%	1,8%
Hillegom	3,0%	20,0%	1,8%
Hilvarenbeek	1,7%	10,8%	1,9%
Hilversum	3,8%	24,0%	1,6%
Hof van Twente	3,2%	18,2%	1,6%
Hollands Kroon	1,7%	12,6%	4,0%
Hoogeveen	2,7%	16,2%	2,8%
Hoogezand-Sappemeer	4,1%	23,9%	1,2%
Hoorn	2,6%	21,1%	3,4%
Horst aan de Maas	2,1%	13,1%	3,0%
Houten	1,5%	16,9%	3,2%
Huizen	3,1%	19,6%	2,0%
Hulst	1,2%	6,2%	3,3%
IJsselstein	1,8%	16,5%	2,3%
Kaag en Braassem	1,5%	11,5%	1,5%
Kampen	2,2%	16,8%	2,5%
Kapelle	2,1%	15,9%	1,5%
Katwijk	1,5%	10,7%	5,3%
Kerkrade	2,2%	10,8%	2,9%
Koggenland	1,9%	16,2%	2,8%
Kollumerland en Nieuwkruisland	2,5%	15,8%	2,5%
Korendijk	1,6%	12,0%	2,4%
Krimpen aan den IJssel	2,2%	13,5%	1,1%
Laarbeek	2,1%	14,4%	1,8%
Landerd	1,6%	9,7%	2,9%
Landgraaf	1,8%	9,5%	2,6%
Landsmeer	2,7%	19,9%	1,4%
Langedijk	1,2%	9,8%	2,8%
Lansingerland	1,3%	12,8%	2,7%
Laren	3,8%	16,8%	1,8%
Leek	4,0%	23,8%	2,8%
Leerdam	5,7%	36,1%	2,0%
Leeuwarden	2,3%	15,7%	2,8%
Leeuwarderadeel	2,5%	17,8%	1,6%
Leiden	1,4%	12,2%	2,7%
Leiderdorp	2,0%	12,7%	2,4%
Leidschendam-Voorburg	1,5%	8,4%	2,5%
Lelystad	2,8%	27,2%	3,9%
Lemsterland	1,5%	11,3%	4,8%
Leudal	2,2%	13,6%	2,3%
Leusden	2,8%	20,6%	1,7%
Liesveld	2,5%	21,2%	0,8%
Lingewaal	3,1%	25,1%	1,5%
Lingewaard	1,0%	7,2%	1,9%
Lisse	2,5%	16,2%	2,7%
Littenseradiel	1,1%	8,5%	0,8%
Lochem	3,7%	18,3%	2,1%
Loon op Zand	4,0%	25,9%	1,9%
Lopik	1,5%	12,2%	1,0%
Loppersum	3,4%	23,3%	2,0%
Losser	1,4%	8,3%	3,7%
Maasdonk	1,6%	12,0%	0,5%
Maasdriel	3,1%	23,9%	1,7%
Maasgouw	3,5%	14,7%	2,2%
Maassluis	3,5%	24,5%	1,8%
Maastricht	2,0%	11,0%	2,9%
Marum	2,3%	17,1%	3,4%
Medemblik	2,2%	17,0%	2,6%
Meerssen	1,5%	7,2%	4,2%
Menamerdiel	2,0%	16,9%	3,3%
Menterwolde	3,8%	25,2%	0,8%
Meppel	2,8%	19,6%	3,2%
Middelburg	2,6%	15,0%	3,8%
Middelharnis	3,3%	16,6%	4,6%
Midden-Delfland	1,7%	13,9%	1,3%
Midden-Drenthe	2,2%	13,6%	3,0%
Mill en Sint Hubert	1,4%	9,2%	3,2%
Millingen aan de Rijn	1,3%	8,8%	1,4%
Moerdijk	3,9%	26,2%	1,8%
Montferland	2,8%	16,0%	0,9%
Montfoort	1,2%	11,8%	2,5%
Mook en Middelaar	1,3%	7,5%	2,9%
Muiden	2,8%	18,9%	1,7%
Naarden	3,5%	21,3%	2,1%
Neder-Betuwe	1,7%	13,0%	2,9%
Nederlek	4,2%	28,7%	1,4%
Nederweert	1,1%	5,4%	1,7%
Neerijnen	2,5%	19,9%	2,7%
Nieuw-Lekkerland	2,7%	25,8%	1,6%
Nieuwegein	2,3%	18,3%	1,8%
Nieuwkoop	1,9%	12,3%	2,3%
Nijkerk	1,6%	11,9%	1,7%
Nijmegen	1,1%	7,7%	3,9%
Noord-Beveland	1,9%	10,7%	2,1%
Noordenveld	2,2%	11,6%	1,7%
Noordoostpolder	3,1%	25,5%	2,2%
Noordwijk	3,2%	19,7%	3,0%
Noordwijkerhout	2,8%	17,5%	5,0%
Nuenen, Gerwen en Nederwetten	1,2%	7,2%	3,0%
Nunspeet	2,2%	14,0%	5,7%
Nuth	1,4%	7,0%	2,4%
Oegstgeest	2,0%	13,8%	2,2%
Oirschot	1,5%	9,9%	3,9%
Oisterwijk	2,9%	16,3%	2,0%
Oldambt	6,1%	34,0%	1,3%
Oldebroek	1,2%	9,8%	1,4%
Oldenzaal	2,2%	13,3%	1,9%
Olst-Wijhe	2,3%	14,7%	2,2%
Ommen	2,3%	14,7%	2,0%
Onderbanken	1,0%	6,0%	1,2%
Oost Gelre	2,7%	16,0%	2,6%
Oosterhout	3,1%	20,5%	2,1%
Oostflakkee	3,1%	22,0%	2,8%
Ooststellingwerf	2,0%	11,2%	2,7%
Oostzaan	2,7%	18,6%	1,6%
Opmeer	2,0%	15,6%	2,6%
Opsterland	1,1%	6,5%	1,9%
Oss	2,1%	14,0%	2,5%
Oud-Beijerland	1,9%	14,9%	2,2%
Oude IJsselstreek	3,5%	21,3%	2,1%
Ouder-Amstel	4,2%	29,9%	1,6%
Ouderkerk	2,0%	14,9%	0,6%
Oudewater	1,7%	12,9%	2,4%
Overbetuwe	1,2%	9,3%	2,8%
Papendrecht	4,5%	30,9%	1,2%
Peel en Maas	2,6%	16,3%	1,6%
Pekela	5,9%	36,6%	1,1%
Pijnacker-Nootdorp	1,1%	9,7%	2,2%
Purmerend	3,7%	25,5%	2,9%

Tabel B2.6c: Aandeel Valyspashouders per 1-1-2013 naar gemeente (vervolg)

Gemeente	Totaal	70plus	Hoog
Putten	1,1%	6,8%	4,8%
Raalte	1,7%	11,7%	1,6%
Reimerswaal	2,5%	18,6%	2,4%
Renkum	5,4%	26,3%	2,0%
Renswoude	0,9%	9,4%	2,4%
Reusel-De Mierden	1,6%	11,0%	2,4%
Rheden	3,3%	15,6%	2,4%
Rhenen	2,3%	13,7%	2,0%
Ridderkerk	4,6%	25,7%	1,4%
Rijnwaarden	2,8%	18,4%	2,9%
Rijnwoude	1,3%	9,2%	1,2%
Rijssen-Holten	1,5%	10,4%	2,3%
Rijswijk	2,4%	11,9%	3,0%
Roerdalen	1,9%	9,2%	2,2%
Roermond	2,6%	15,1%	2,8%
Roosendaal	2,2%	13,1%	2,4%
Rotterdam	3,8%	29,7%	1,7%
Rozendaal	1,9%	9,0%	3,4%
Rucphen	2,0%	11,3%	2,2%
Schagen	2,0%	11,4%	3,7%
Schermer	0,9%	6,8%	0,0%
Scherpenzeel	2,9%	22,3%	0,7%
Schiedam	4,2%	32,2%	1,4%
Schiermonnikoog	1,9%	11,2%	5,6%
Schijndel	2,1%	12,8%	2,7%
Schinnen	1,2%	6,8%	2,6%
Schoonhoven	4,5%	33,3%	1,7%
Schouwen-Duiveland	3,9%	21,0%	2,6%
Simpelveld	1,4%	6,9%	0,7%
Sint Anthonis	3,2%	16,0%	2,6%
Sint-Michielsgestel	1,3%	7,6%	2,5%
Sint-Oedenrode	1,8%	12,0%	1,2%
Sittard-Geleen	2,0%	9,8%	2,2%
Skarsterlân	1,3%	8,7%	3,7%
Sliedrecht	6,1%	27,3%	2,1%
Slochteren	2,4%	19,5%	2,4%
Sluis	1,4%	6,1%	3,8%
Smallingerland	1,6%	9,3%	4,1%
Soest	3,7%	23,2%	1,9%
Someren	1,6%	10,0%	5,0%
Son en Breugel	2,3%	9,2%	13,3%
Spijkenisse	5,0%	38,6%	1,5%
Stadskanaal	6,1%	31,5%	1,5%
Staphorst	0,6%	5,5%	1,0%
Stede Broec	2,7%	22,0%	1,4%
Steenbergen	2,4%	15,1%	1,3%
Steenwijkerland	1,4%	8,5%	2,1%
Stein	1,1%	5,9%	1,7%
Stichtse Vecht	2,2%	17,5%	1,6%
Strijen	1,5%	10,1%	3,9%
Súdwest Fryslân	1,7%	10,6%	3,1%
Ten Boer	2,9%	23,7%	1,4%
Terneuzen	1,6%	8,3%	2,5%
Terschelling	0,4%	2,6%	0,0%
Texel	2,5%	14,3%	4,4%
Teylingen	2,1%	15,5%	2,2%
Tholen	3,1%	21,4%	2,3%
Tiel	4,0%	29,7%	2,3%
Tilburg	2,7%	19,6%	2,1%
Tubbergen	1,7%	13,3%	1,7%
Twenterand	1,7%	13,0%	1,9%
Tynaarlo	2,2%	12,0%	2,2%
Tytsjerksteradiel	2,4%	14,7%	1,3%
Ubbergen	2,2%	10,1%	6,3%
Uden	2,1%	13,0%	3,9%
Uitgeest	1,3%	11,3%	1,8%
Uithoorn	3,9%	28,5%	1,2%
Urk	0,4%	5,9%	2,5%
Utrecht	1,5%	16,7%	2,4%
Utrechtse Heuvelrug	3,4%	16,8%	2,4%
Vaals	2,0%	10,4%	1,6%
Valkenburg aan de Geul	1,4%	5,9%	4,7%
Valkenswaard	1,6%	8,2%	3,5%
Veendam	5,0%	31,6%	1,4%
Veenendaal	3,1%	22,6%	4,3%
Veere	1,5%	7,9%	4,8%
Veghel	2,1%	14,4%	2,7%
Veldhoven	2,6%	15,2%	1,7%
Velsen	3,2%	20,6%	1,4%
Venlo	3,0%	17,7%	3,6%
Venray	3,2%	19,6%	3,2%
Vianen	1,9%	15,5%	1,0%
Vlaardingen	4,4%	27,5%	2,0%
Vlagtwedde	3,8%	20,2%	1,8%
Vlieland	2,6%	21,3%	0,0%
Vlissingen	2,7%	15,4%	2,7%
Vlist	3,1%	21,3%	0,3%
Voerendaal	0,7%	3,4%	0,0%
Voorschoten	1,8%	10,2%	3,1%
Voorst	2,2%	13,0%	1,5%
Vught	3,7%	19,8%	2,1%
Waalre	1,7%	9,4%	3,6%
Waalwijk	4,6%	30,8%	1,8%
Waddinxveen	2,3%	15,2%	1,7%
Wageningen	2,6%	20,2%	2,2%
Wassenaar	1,4%	7,0%	2,3%
Waterland	2,4%	15,6%	2,2%
Weert	2,0%	10,2%	4,4%
Weesp	3,4%	23,3%	1,5%
Werkendam	2,0%	12,8%	2,5%
West Maas en Waal	3,4%	23,3%	2,1%
Westerveld	2,5%	12,5%	1,5%
Westervoort	1,7%	14,6%	1,5%
Westland	1,1%	7,7%	2,7%
Weststellingwerf	1,1%	6,5%	5,1%
Westvoorne	3,4%	18,1%	3,6%
Wierden	1,4%	10,0%	1,5%
Wijchen	1,3%	9,1%	3,3%
Wijdemeren	3,3%	21,1%	0,7%
Wijk bij Duurstede	1,8%	15,5%	2,9%
Winsum	3,6%	28,0%	1,4%
Winterswijk	3,6%	20,0%	1,7%
Woensdrecht	2,7%	15,5%	1,5%
Woerden	1,7%	13,5%	3,1%
Wormerland	2,8%	17,9%	1,8%
Woudenberg	2,0%	12,5%	3,3%
Woudrichem	1,9%	13,2%	2,6%
Zaanstad	2,5%	19,2%	1,9%
Zaltbommel	3,1%	22,9%	2,4%
Zandvoort	4,6%	19,9%	8,1%
Zederik	2,4%	18,5%	0,6%
Zeevang	2,1%	15,1%	0,8%
Zeewolde	1,9%	21,2%	2,0%
Zeist	2,7%	15,4%	3,5%
Zevenaar	2,5%	15,6%	1,7%
Zijpe	1,3%	10,5%	2,0%
Zoetermeer	2,1%	17,2%	2,7%
Zoeterwoude	1,2%	6,4%	2,1%
Zuidhorn	2,9%	21,9%	2,0%
Zuidplas	2,0%	16,3%	2,2%
Zundert	1,9%	10,0%	3,9%
Zutphen	2,8%	18,3%	2,9%
Zwartewaterland	1,2%	11,1%	2,2%
Zwijndrecht	4,9%	29,8%	1,8%
Zwolle	3,0%	23,6%	3,2%
Totaal	2,6%	17,8%	2,3%

Bijlage III Geconsulteerde personen

De volgende personen / organisaties zijn geconsulteerd ten behoeve van het onderzoek, hetzij in het kader van de klankbordgroep, hetzij via bilaterale contacten.

ANBO (Algemene Nederlandse Bond voor Ouderen)	Henk Hartveld
CG-Raad (Chronisch zieken en Gehandicapten Raad)	Jan Jasper Homan
FMN (Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland)	Mark Rozendal
Forseti	Harald Faber
Gemeente Amersfoort	Bea Pols
Gemeente Bussum	Marco van der Spek-Stikkelorum
Gemeente Haarlem	Ron Konijn
Gemeente Huizen	Saloua Chaara
Gemeente Huizen	Johan Cnossen
Gemeente Leiden	Remco Peijs
KNV Taxi	Hubert Andela
KpVV (Kennisplatform Verkeer en Vervoer)	Guy Hermans
Oogvereniging	Ton van Weerdenburg
PCOB (Protestants Christelijke OuderenBond)	Klaas Wierda
Platform Cliëntenraden WSW Noord-Nederland	Wim Helder
Platform VG (Platform Verstandelijk Gehandicapten)	Tamara Stranders
Provincie Gelderland	Frank Buers
Samenwerkingsverband Welzijnszorg Oosterschelderegio (SWVO)	Peter Verburg
Regio Twente	Marco Berloth
Regio West-Brabant	Marijke Riksen
Sociaal Fonds Taxi	Henk van Gelderen
VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten)	Eugene van de Poel
VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten)	Jan Koster
VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten)	Arthur ter Weeme